Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexander-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Henning von Rieben

aus Berlin.

Approbiert am 27. Juni 1936

1936

Dissertationsdruckerei und Verlag Konrad Triltsch, Würzburg

1936/431

Referent: Univ.-Professor Dr. Kübler.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Die vorliegende Arbeit ist als selbständiges Buch
im Verlag Konrad Triltsch, Würzburg

Gliederung der Arbeit.

Seite

Einleitung: Die Aufgabe der Arbeit 1

Hauptteil: Die Bestimmungen des Warschauer Abkommens über die Haftung des Luftfrachtführers 3

A. Historische Entwicklung der internationalen Ausgleichung des Luftprivatrechts bis zum Warschauer Abkommen . . 3

B. Der Geltungsbereich des Warschauer Abkommens . . . 6

C. Die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen 11

I. Die Haftung bei Verletzung von Reisenden 11
1. Der zum Ersatz verpflichtende Tatbestand . . . 11
2. Die Schuldfrage 16
3. Die Haftung 23
4. Das Verfahren 39

II. Die Haftung für Reisegepäck und Güter 43
1. Der zum Ersatz verpflichtende Tatbestand . . . 43
2. Die Schuldfrage 45
3. Die Haftung 47
4. Das Verfahren 51

III. Die Haftung für Verspätungsschaden 53
1. Der zum Ersatz verpflichtende Tatbestand . . . 53
2. Die Schuldfrage und die Haftung 55
3. Das Verfahren 56

Schlußbetrachtung: Bietet das Warschauer Abkommen eine befriedigende Lösung des Haftungsproblems 57

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533902_0141

Schrifttum.

zugleich Verzeichnis der Abkürzungen.

Brunschwik, Lisa: Besprechung des Rechtsstreits Grein/Imperial Airways Ltd. in Revue Générale de Droit Aérien 1935 4e Année-Tome IV Nr. 4.

Busse, R.: Die Fortschritte des Luftrechts in JW 1930, Heft 25.

Döring, Hermann: Die Enthaftungsklausel im Luftverkehr in Zeitschr. f. das ges. Luftrecht Bd. 1 Heft 2/3 1927.

Döring: Die Haftpflicht des Luftfrachtführers im Warschauer Abkommen und ihre Versicherung i. Zeitschr. f. die ges. Versicherungswissenschaft, 33 Bd. Heft 1 1933.

— Die Neugestaltung des Luftbeförderungsvertrages im europäischen Luftverkehr im Arch. f. Luftrecht Bd. 1, 1932.

— Das internationale Recht der Privatluftfahrt, Berlin 1931.

Goedhuis, D.: La Convention de Varsovie, La Haye 1933.

Gottscho, Ernst: Luftverkehrsrecht, München, 1931, Beck'sche Verlagsbuchhandlung.

Haidn, Carl: Die Enthaftungsklausel im Lufttransportvertrag, Kiel 1929, Diss.

Halsbury, The Earl of, Laws of England, Tome IV, London 1932.

Josserand, Louis: La Loi du 31. mai 1924 relative à la navigation aérienne et le droit commun de la responsabilité, in Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne 1926.

Kilkowski, Günther: Die Haftung für Luftverkehrsschaden nach dem deutschen, schweizerischen, österreichischen, tschechoslowakischen, französischen und polnischen Recht. 1930 Diss. Marburg.

Kohler, I.: Lehrbuch des bürgerl. Rechts, 2. Bd. Vermögensrecht, 1.Teil, Schuldrecht, Berlin 1906.

Makarov, Alexander Nikolaevitsch: Die zwischenprivatrechtlichen Normen des Luftrechts in Zeitschrift f. d. gesamte Luftrecht. ZLR Bd. 1 Heft 2/3, 1927.

Mc. Nair, Arnold D.: The Law of the Air, London 1932.

Maschino: La Convention de Varsovie et la Responsabilité du Transporteur Aérienne in Revue Générale de Droit Aérien Paris 1930.

Mazeaud, Henri et Léon: Traité théoritique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle Paris 1931.

Meyer, Alex: Das Problem der Haftung des Halters von Luftfahrzeugen aus dem Beförderungsvertrage in JW Heft 38, 1928.

Pollock: The Law of Torts, 12th ed., London 1923, S. .

Prochasson, Roger: Le Risque de l'air, Paris 1931.

Radouant, Jean: Du cas fortuit et de la force majeure, Paris 1920, Diss.

Riese, Otto: Das Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung gewisser Regeln über die internationale Luftbeförderung JW 29, Heft 51/52.

— Zum Warschauer Luftprivatrechtsabkommen i. Zeitschr. für Ausländisches und internationales Privatrecht, 4. Jahrgang, Heft 2. Berlin u. Leipzig 1930.

— Das Warschauer Übereinkommen usw. in JW 1929.

Ripert, Georges: L'unification du droit aérien in Revue Générale de Droit Aérien 1931. — Droit Maritime, Tome I Paris, Rousseau 1929.

Röhm, Gustav: Die Freizeichnung im deutschen Luftverkehr, Halle 1934, Diss.

Roth, Karl: Das Privatrecht des Luftverkehrs, Kronach 1928, Diss. Erlangen 1924.

Salomon, Arthur: Die öffentlichrechtlichen Grundlagen des deutschen Luftverkehrsrechts in Der junge Rechtsgelehrte 1. Jahgr. Nr. 11 1925.

Schleicher, Rüdiger: Luftverkehrsgesetz mit seinen Nebenbestimmungen, Kommentar zum Luftverkehrsgesetz, Berlin 1933.

— Rechtsstellung des Deutschen Reichs im internationalen Luftverkehr in „Verkehrsrechtlicher Rundschau" Jahrg. 4 Nr. 7 v. 15. 7. 25, S. 409 ff.

— Die Wiener Tagung der International Law Association in ZLR Bd. I, S. 215.

v. Staudinger, I.: Kommentar zum Bürgerl. Gesetzb. und dem Einführungsges., erläutert von Dr. Theod. Loewenfeld u. Dr. Erwin Riezler. 9. neubearbeitete Aufl., I. Bd.

— II. Bd. Recht der Schuldverhältnisse 1. Teil, erläutert von Dr. Alfred Werner, 9. neubearbeitete Aufl.

Staub's Kommentar zum Handelsgesetzbuch: Bearbeitet von Pinner, Bondi, Gadow, Heinichen, 14. Aufl. IV §§ 376, 473.

Warneyer, Otto: Kommentar zum BGB. 2. Aufl. 1930.

Wegerdt: Deutsche Luftfahrtgesetzgebung. Berlin 1930.

— Warschauer Convention i. DJZ 1929.

Wingfield, Lawrence A.: Liability of an international air carrire m. 5. Kongreß der CINA im Haag 1931.

Wüstendörfer: Das Warschauer Luftprivatrechtsabkommen in DJZ 1930.

Döring, Dr. Hermann: Das Reichsgericht zur Enthaftungsklausel im Luftverkehr i. Zeitschr. für das gesamte Luftrecht ZLR Bd. 1, Heft 4 1928.

	Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Luft-Personen- und Gepäckverkehr der International Air Traffic Association (JATA) zusammengeschlossenen Luftfahrtgesellschaften.
ALR	= Archiv für Luftrecht, Vierteljahresschrift des Instituts für Luftrecht an der Universität Königsberg, Herausgeber: Professor Dr. Hans Oppikhofer.
	Bulletins des Lois, Nouvelle Série, Part Principale Iere Section 16, 2 1924.
Denkschrift	= Amtliche Sonderveröffentlichung der Deutschen Justiz Nr. 1, das erste Warschauer Luftprivatrechtsabkommen 1933.
DJZ	= Deutsche Juristen Zeitung, herausgegeben von O. Liebmann Verlag Liebmann, Berlin.
DLHP	= Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Luft-Personen- und Gepäckverkehr.

DLHG	= Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Luftgüterverkehr.
Flei	= Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Flugeisenbahngüterverkehr der Deutschen Lufthansa A.G.
JUP	= Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 23. Oktober 1924.
JW	= Juristische Wochenschrift, Verlag W. Moeser, Leipzig.
NFL	= Nachrichten für die Luftfahrt, herausgegeben vom Reichsluftfahrtministerium.
OLG	= Rechtsprechung der Oberlandesgerichte, herausgegeben von Mugdan und Falkmann.
Pol. Ges.	= Polnische Gesetze und Verordnungen in deutscher Übersetzung. Herausgeber Geschäftsstelle Posen der deutschen Sejm- und Senatsabgeordneten für Posen und Pomerellen.
	Recht und Handel, Zeitschrift, herausgegeben von G. Baum, Stuttgart.
	Der junge Rechtsgelehrte, Zeitschrift für Studium, Ausbildung und Prüfung der Juristen, Berlin Verlag F. Vahlen.
RGBl	= Reichsgesetzblatt, Teil I und II, herausgegeben vom Reichsministerium des Innern.
	Reichstagsdrucksachen, Bd. 368 Nr. 2504, II. Entwurf eines Luftverkehrgesetzes mit Begründung vom 8. 7. 1921.
RGZ	= Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
ZLR	= Zeitschrift für das gesamte Luftrecht, herausgegeben von Schreiber. Seit 1931 durch das Archiv für Luftrecht ersetzt.
	Revue Générale.
Warn	= Warneyer.

Einleitung: Die Aufgabe.

Das (Warschauer) Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr v. 12. 10. 1929 (Inkraftgetreten Bekanntmachung v. 13. Febr. 1933, RGBl 1933, II S. 1039; dazu Gesetz zur Durchführung des ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts v. 15. 12. 1933 RGBl 1933, I S. 1079) regelt in den Artikeln 17—30 die Haftung des Luftfrachtführers für alle Vertragsstaaten einheitlich. Diese Regelung weicht von den ursprünglichen einzelnen Gesetzen der Vertragsstaaten, also auch vom nationalen deutschen Recht, in vielen Punkten ab.

Die deutschen Gerichte müssen die Bestimmungen des Abkommens, da es international einheitliche unabdingbare Normen für die internationale Luftbeförderung aufstellt, anwenden. — Das Abkommen ist insbesondere in den Artikeln, die die Haftung betreffen; in seiner Wortfassung kurz, so daß sich für Zweifelsfälle die Notwendigkeit der Auslegung dieser Bestimmungen ergibt.

Die ständige Weiterentwicklung der internationalen Luftfahrt wird auch erhöhte Anforderungen an die Anpassungsfähigkeit der Rechtssprechung der deutschen Gerichte stellen, so daß eine grundsätzliche Klärung der nicht immer eindeutigen Bestimmungen wünschenswert erscheint.

Hierbei ist zunächst der Geltungsbereich des Abkommens selbst darzustellen und dessen Bedeutung darzulegen. Die Bestimmungen über die Haftung des Luftfrachtführers werden alsdann zweckmäßig nach den drei im Warschauer Abkommen (W.A. Art. 17, 18, 19) vorgesehenen Tatbeständen darzustellen sein: die Haftung für Tötung und Verletzung eines Reisenden, für Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Reisegepäck und Gütern und schließlich die Haftung für solchen Schaden, der durch Verspätung von Reisenden, Gepäck oder Gütern entsteht. Das nationale Recht der einzelnen Vertragsstaaten soll dabei, wenn es für das Verständnis oder Auslegung von Interesse ist, herangezogen werden. Außerdem wird eine wiederholte Bezugnahme auf die Beförde-

rungsbedingungen der Deutschen Lufthansa am Platze sein, da diese im Deutschen Reich tatsächlich eine Monopolstellung inne hat; insbesondere wird zu untersuchen sein, inwieweit diese Bedingungen mit den zwingenden Vorschriften des Warschauer Abkommens in Einklang stehen. Nachdem so an Hand der drei im Warschauer Abkommen enthaltenen Tatbestände die Haftung des Luftfrachtführers unter Erörterung der bereits entstandenen Streitfragen dargestellt sein wird, soll zum Schluß untersucht werden, inwieweit die jetzige Fassung des Warschauer Abkommens auch in Zukunft beibehalten werden kann, bezw. in welchen Punkten eine Änderung oder Ergänzung notwendig ist.

Ein kurzer historischer Überblick über die Entwicklung der Arbeiten, die auf dem Gebiet der internationalen Rechtsangleichung bezüglich des Luftprivatrechts bis zum Warschauer Abkommen geleistet worden sind, soll dem Hauptteil der Arbeit vorangestellt werden, um zu zeigen, wie langsam und mühselig es gerade auf diesem Gebiete war, eine Übereinstimmung zwischen den verschiedenen Staaten zu erreichen.

Hauptteil:

Die Bestimmungen des Warschauer Abkommens über die Haftung des Luftfrachtführers.

Hauptteil A:

Historische Entwicklung der internationalen Rechtsangleichung bis zum Warschauer Abkommen.

Die schnelle Entwicklung des letzten und modernsten Beförderungsmittels hat dazu beigetragen, viele Verkehrsprobleme zu lösen. Die technischen Vorteile des Flugzeuges, große Strecken jeder Art schnellstens zu überwinden, rücken die Luftfahrt über nationale Interessen hinaus in eine internationale Sphäre.

Dem Außenstehenden standen in dieser Entwicklung der Luftfahrt naturgemäß die technischen Errungenschaften näher als die Gebiete, die nur mittelbar die Luftfahrt betrafen. Das waren insbesondere die Rechtsfolgen, die sich aus den Auswirkungen der Luftfahrt ergaben. Eine verständige Regelung dieser Rechtsbeziehungen hat ihrerseits einen starken Anteil am Aufbau und an der Entwicklung der Luftfahrt.

Der Aufstieg des ersten Flugzeuges benötigte bereits eine rechtliche Stellungnahme des Staates, der zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung sich mit der großen Ansammlung der Zuschauer und deren Gefährdung durch das Flugzeug und anderes mehr auseinanderzusetzen hatte.

Aber nicht nur öffentlich rechtliche Erwägungen spielten eine Rolle, sondern es mußten gleichermaßen die privatrechtlichen Ansprüche der etwa durch den Luftfahrer Geschädigten eine Regelung finden. Die weitere Entwicklung des Flugwesens machte also auch einen entsprechenden Ausbau dieses Gebietes des Luftrechts notwendig. Die Luftfahrt ist auf internationale Bewegungsfreiheit angewiesen. Sie nur auf eigenem Gebiet durchzuführen, konnte nur einen Anfang der

Entwicklung darstellen. Wollte man zu einer erfolgreichen Ausnutzung dieses neuesten Verkehrsmittels gelangen, mußte man auch die Möglichkeit haben, fremdes Gebiet zu überfliegen bezw. dort zu landen.

Nach dem Kriege war das mit besonderen Schwierigkeiten verbunden. Der möglichst weitgehende Zusammenschluß der Luftfahrt treibenden Staaten war unentbehrlich.

Der erste Versuch einer Regelung der internationalen öffentlich rechtlichen Verhältnisse wurde durch die Alliierten und Associierten Mächte gelegentlich der Versailler Verhandlungen im Jahre 1919 gemacht. Am 13. Oktober 1919 wurde in Paris eine Konvention unterzeichnet, die die öffentlich rechtlichen Verhältnisse in der Luftfahrt zum Gegenstand hatte [1]).

Dieses erste Abkommen konnte aber noch nicht befriedigen, da ihm Deutschland, Österreich, Ungarn und einige im Weltkrieg neutral gebliebene Staaten nicht beitreten konnten [2]).

Deutschland wurde auf den unbequemen Weg der Sonderabkommen verwiesen, die ihrem Inhalt nach dem Pariser Abkommen (Cina) angeglichen waren.

Dieses Abkommen (Cina) ist am 10. Juli 1922 unter den meisten Signatarstaaten, jedoch mit Ausnahme der Vereinigten Staaten von Nordamerika in Kraft getreten [3]).

Im Jahre 1926 wurde eine dem Cina Abkommen nachgebildete durch Spanien geführte „Convenio Ibero Americano de Navigacion Airea" (sogen. Ciana) mit Portugal und den südamerikanischen Staaten geschlossen.

1929 wurde unter Führung der Vereinigten Staaten von Nordamerika eine Panamerikanische Luftfahrtkonvention geschlossen.

In Kürze wären hiermit die Schritte gezeigt, die man zur Vereinheitlichung der internationalen öffentlich rechtlichen Verhältnisse in den Nachkriegsjahren unternommen hatte. An ihnen konnte nicht vorübergegangen werden, da sie naturgemäß auf die gesamte internationale Luftfahrt ihre

---

[1]) Cina Abkommen 10. Juli 1922.

[2]) Siehe Art. 5. 34. 42. Pariser Abkommen. — Art. 198 Versailler Vertrag, Art. 42, Art. 43, dagegen Art. 200 in Verbindung 313 bis 31. 12. 22. Siehe auch Londoner Ultimatum 5. 5. 21. Unterscheidung der verbotenen militärischen von der zivilen Luftfahrt. (vgl. Ges. 29. 6. 21 RGBl 789. V.O. vom 5. 5. 22 RGBl I, S. 476 vom 29. 9. 23 RGBl, S. 927).

[3]) Die Beschränkungen, die Deutschland durch das Versailler Diktat und das Cina Abkommen auferlegt wurden, konnten auf Grund der am 22. 5. 26 getroffenen Vereinbarungen über den Luftfahrtverkehr gemildert werden.

Auswirkungen hatten und die Wege für den internationalen Luftverkehr geebnet haben.

Gleichzeitig mußte sich auch das Luftprivatrecht den Verhältnissen anpassen.

Im August 1919 wurde im Haag unter deutscher Mitwirkung die International Air Traffic Association (JATA) gegründet, in der sich die Luftverkehrsunternehmungen fast aller europäischen Länder [4]), die einen Flugverkehrsbetrieb auf internationalen Linien betreiben, zusammenschlossen und gemeinsame Beförderungsbedingungen ausarbeiteten.

Auf der Berliner Konferenz 1926 wurde ein weiterer (in Wien im Februar 1927 endgültig angenommener) Entwurf vorgelegt. Er umfaßte die einheitliche Einführung Allgemeiner Beförderungsbedingungen für den Passagier-Luftverkehr und für den Luftfrachtverkehr [5]), von einheitlichen Mustern für Flugscheine und Luftfrachtbriefe.

Für die Haftung begnügte man sich mit Aufnahme einer den allgemeinen Haftungsausschluß festsetzenden Klausel in die Beförderungsbedingungen.

Die damit für den Passagier verbundene Härte suchten einige Gesellschaften durch eine allgemeine Fluggastversicherung auszugleichen. Aber auch diese Lösung befriedigte nicht voll. Die Deutsche Lufthansa regte wiederholt eine Abänderung der Beförderungsbedingungen an.

— (vgl. A L R, Bd. 1, 1932) —

Hatten die Luftfahrtunternehmer sich miteinander bezüglich der allgemeinen Beförderungsbedingungen geeinigt, so war dies doch nur eine Rechtsangleichung, die in der Hauptsache den Luftfahrunternehmern, nicht aber den Reisenden zu Gute kam.

So hatte schon im Oktober 1925 die französische Regierung eine Konferenz angeregt, an der 48 Staaten teilnahmen. Man verhandelte über den Entwurf einer Konvention betreffend die Haftung des Luftfrachtführers. Der hier ausgearbeitete Entwurf eines Abkommens über die Haftung des Unternehmers bei internationalen Luftbeförderungen wurde den einzelnen Regierungen zur Annahme empfohlen [6]).

[4]) Verzeichnis der Länder b. Busse, S. 380 ff.

[5]) Seit 1909 besteht das Comité juridique International de l'Aviation, eines aus Juristen aller Länder zusammengesetzten Ausschusses, der einen Code international de l'air auf internationalen Kongressen ständig weiter bildet.

[6]) Gleichzeitig wurde ein Sachverständigenausschuß zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts vorgeschlagen, der seit 1926 als „Comité International technique d'experts juridiques aériens" (Citeja) besteht.

Dieser Entwurf wurde jedoch von verschiedenen Regierungen, u. a. vom Deutschen Reich für unannehmbar erklärt.

Die weitere Bearbeitung übernahm die „Citeja", die ihn umarbeitete und ihn zugleich mit dem Entwurf eines Abkommens über die Beförderungspapiere als neuen Entwurf der zweiten Warschauer Luftprivatrechtskonferenz (vom 4. bis 12. I. 1929) vorlegte.

Der Entwurf wurde zu einem Übereinkommen, dem sogenannten Warschauer Abkommen (W A) ausgearbeitet, das 13 Staaten unterzeichneten, darunter Deutschland, Österreich, Frankreich, England, Italien, Dänemark, Polen, Jugoslawien, die Schweiz und Luxemburg. (Convention pour l'unification de certaines règles relatives au Transport aérien International). Es regelt den Luftbeförderungsvertrag und die Haftung des Luftfahrtunternehmers gegenüber Passagieren und Ladungsbeteiligten.

Vorstehend sind in Kürze die die internationale Rechtsangleichung auf dem Gebiete des Luftprivatrechts betreffenden Arbeiten aufgezählt worden. Es ist jedoch ersichtlich und wird im weiteren Verlaufe dieser Untersuchung offenbar werden, daß man sich auf dem Gebiete des internationalen Luftprivatrechts noch in der Entwicklung befindet. Die erste Stufe derselben mag im Warschauer Abkommen ihren Abschluß gefunden haben.

Hauptteil B:

Der Geltungsbereich des Warschauer Abkommens.

Das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über den internationalen Luftverkehr ist in seinem Geltungsbereich, wie die Art. **1, 2, 34** zeigen, beschränkt.

Das Übereinkommen bezieht sich nur auf internationale Beförderungen, d. h. Beförderungen, bei denen entweder der vereinbarte Abgangs- und Bestimmungsort in verschiedenen Vertragsstaaten liegt, oder bei denen dieser Ort zwar in einem Vertragsstaate liegt, aber eine Zwischenlandung in einem fremden Staate vorgesehen ist.

— (Art. 1 Abs. II W A) —

Die in dem Abkommen vereinbarten einheitlichen Regeln gelten nach näherer Bestimmung der Art. 1 und 2 WA bei der entgeltlichen Beförderung von Reisenden, Reisegepäck und Gütern durch Luftfahrzeuge im internationalen Verkehr.

Nicht etwa das Gesamtrecht des Beförderungsvertrages wird durch das WA erfaßt, sondern nur solche Punkte werden geregelt, die für den internationalen Verkehr besonders wichtig sind. Das sind die Beförderungsscheine und einige damit zusammenhängende Fragen, sowie die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers für Personen, Sach- und Verspätungsschäden.

Die Haftung gegenüber außenstehenden Dritten und Angestellten regelt das Abkommen nicht.

Die internationale Beförderung muß nach Art. 1 WA durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt sein.

Unentgeltliche Beförderungen fallen nur unter das Abkommen, wenn sie von einem Luftfahrtunternehmen ausgeführt werden.

— (Art. 1 Abs. I, S. 2 WA) —

Eine Ausnahme bildet hier Art. 34 WA. Danach ist das Abkommen nicht anwendbar auf internationale Beförderungen, die von einem Luftfahrtunternehmen als erste Versuche zur Errichtung planmäßig zu betreibender Luftverkehrslinien ausgeführt werden. Ferner auch nicht auf Beförderungen, die unter außergewöhnlichen Umständen und nicht im Rahmen des gewöhnlichen Luftverkehrs ausgeführt werden.

Danach finden die allgemeinen Bestimmungen auf alle Flüge durch natürliche oder juristische Personen, die die Beförderung von Personen oder Sachen gewerbsmäßig betreiben, Anwendung.

Sport- und Privatflieger haften somit nicht auf Grund des WA. Andererseits greift eine Haftung Platz für Luftfahrtsunternehmen, die Reisende zu Propagandazwecken oder „auf Freischein" befördern.

Beförderungen, die nicht ausschließlich durch Luftfahrzeuge ausgeführt werden, sondern z. T. auch durch andere Verkehrsmittel, unterliegen nach Art. 31 WA nur für die Dauer der eigentlichen Luftbeförderung den Bestimmungen des WA, und auch dann nur, wenn die Voraussetzungen des Art. 1 WA gegeben sind.

Art. 31 Abs. 2 WA läßt für die Parteien die Möglichkeit offen, für den Fall einer „gemischten" Beförderung Bedin-

gungen für die Beförderung durch andere Verkehrsmittel in dem Luftbeförderungsschein aufzunehmen, sofern hinsichtlich der Luftbeförderung die Vorschriften des WA beachtet werden. Davon hat die Deutsche Lufthansa für den Flugeisenbahnverkehr Gebrauch gemacht.

— (Siehe die „Flei"-Bedingungen.) —

Obwohl die Fassung des Art. 1 Abs. 2 des WA klar erscheint, haben sich doch Fälle ereignet, bei denen streitig war, ob die geltend gemachten Ansprüche überhaupt unter den Geltungsbereich des Warschauer Abkommens fielen.

Der erste Rechtsstreit, der sich mit dem Geltungsbereich des WA beschäftigt, ist der Fall Grein ./. Imperial Airways Ltd. in London [7]).

Die Hinterbliebenen des Holländers Grein machten einen Schadensersatzanspruch gegen Imperial Airways Ltd. geltend. Grein, der auf Grund eines Hin- und Rückflugscheines sich auf dem Rückflug von Brüssel nach London befand, verunglückte tödlich in der Maschine der Imperial Airways Ltd. und zwar noch auf belgischem Boden. Belgien hat jedoch das WA nicht ratifiziert.

Ein rechtskräftiges Urteil ist bislang nicht ergangen. Bei der ersten Urteilsverkündung [8]) kam der englische Richter zu folgendem Ergebnis:

Das WA sei nicht anwendbar. Es gelte nicht für eine Luftbeförderung, die auf Grund eines Hin- und Rückflugscheines vom Gebiet eines Vertragsstaates in das Gebiet eines Nichtvertragsstaates und zurück unternommen wird, denn trotz der Lösung des Hin- und Rückflugscheines handelt es sich um zwei selbstständige Reisen, nicht um eine „Internationale Beförderung" im Sinne des WA, bei der Abgangs- und Bestimmungsort im Gebiet desselben Vertragsstaates liegen und lediglich eine „Zwischenlandung" in einem Nichtvertragsstaate vorgesehen sei.

---

[7]) Vgl. Gerichtsberichte der „Times":
No. 47, 126 v. 26. 7. 35
No. 47, 127 v. 27. 7. 35
No. 47, 129 v. 30. 7. 35
No. 47, 130 v. 31. 7. 35
No. 47, 131 v. 1. 8. 35
No. 47, 192 v. 11. 10. 35
No. 47, 193 v. 12. 10. 35
No. 47, 195 v. 15. 10. 35
No. 47, 203 v. 24. 10. 35.
Nachträgliche Veröffentlichung des Urteils in Lloyd's Law Reports Vol. 53 (1935, S. 51—65).

[8]) 23. Oktober 35 High Court of Justice. King's Bench Division. Siehe Revue Générale du Droit Aérien 1935, No. 4.

Nach Meinung des englischen Gerichts richteten sich also die Schadensersatzansprüche der Hinterbliebenen nach nationalem englischen Recht und nicht nach den Bestimmungen des Warschauer Abkommens.

Die Feststellung des englischen Richters, daß es sich im Falle Grein nicht um eine „internationale" Beförderung im Sinne des Art. 1 Abs. 2 WA handle, ist in ihrer Auswirkung für die internationale Rechtsangleichung sehr hinderlich. Es bleibt, folgt man der augenblicklichen Ansicht des englischen Gerichts, nur eine beschränkte Anzahl von Fällen übrig, in denen es sich um eine „internationale Beförderung" handelt, und in denen somit die Bestimmungen des WA Art. 17 bis 30 über die Haftung des Luftfrachtführers Anwendung finden. Die Gerichte werden aber im Interesse der internationalen Rechtsangleichung den Geltungsbereich des WA möglichst weit ziehen müssen. Es soll hier nicht im einzelnen auf den für die Frage des Geltungsbereichs des WA als Schulbeispiel anzusehenden Fall Grein eingegangen werden, da sein Inhalt im übrigen hier nicht interessiert.

Doch muß die Frage geklärt werden, ob ein Hin- und Rückflugschein für eine Beförderung in einen Nichtvertragsstaat und zurück als eine „internationale Beförderung" im Sinne des WA Art. 1 Abs. 2 angesehen werden kann oder nicht.

„Internationale Beförderung" ist nach Art. 1 Abs. 2 WA jede Beförderung, bei der nach den Vereinbarungen der Parteien der Abgangsort und der Bestimmungsort, gleichviel ob eine Unterbrechung der Beförderung oder ein Fahrzeugwechsel stattfindet oder nicht, in den Gebieten von zwei der Hohen Vertragschließenden Teile liegen, oder wenn diese Orte zwar im Gebiete nur eines Vertragsteils liegen, aber eine Zwischenlandung in einem Gebiete vorgesehen ist, das unter der Staatshoheit, der Oberhoheit der Mandatsgewalt oder der Herrschaft eines anderen der Hohen Vertragschließenden Teile oder eines Nichtvertragsstaates steht.

Im Falle Grein ist ein Hin- und Rückflugschein in London gelöst worden. Die Imperial Airways Ltd. hatten die Verpflichtung übernommen, den Passagier von London (Vertragsstaat) nach Brüssel (Nichtvertragsstaat) und zurück nach London zu befördern.

Die Unterbrechung des Fluges in Brüssel trennt nach Ansicht des englischen Richters die Beförderung in zwei selbstständige Verträge. Einmal soll es sich um eine Verpflichtung

aus dem Beförderungsvertrage London—Brüssel, das andere Mal um eine solche von Brüssel nach London handeln. Es kommt für die Lösung der Frage entscheidend darauf an, ob man in solchem Falle das Bestehen zweier selbstständiger Verpflichtungen annimmt oder ob man sich auf den Standpunkt stellt, es habe **ein** Flug vorgelegen, der eben nur in Brüssel unterbrochen worden sei.

Die Beförderung wird dann trotz der Unterbrechung als Ganzes anzusehen sein und sie gilt nach den Bestimmungen des Art. 1 Abs. 2 WA als „international", wenn der endgültige Bestimmungsort entweder in einem anderen Vertragsstaat liegt oder die Beförderung in das Ausgangsland (Vertragsstaat) zurückführt[9]).

Nicht nur äußerlich spricht die Aufmachung des „Rückflugscheins" (Hin- und Rückflugkarte in einem Heft gebunden) für das Bestehen einer Beförderungsverpflichtung, sondern auch rechtliche wie praktische Erwägungen führen zu dem Schluß, daß „vereinbarungsgemäß" nur eine Zwischenlandung in Brüssel festgelegt war und „der" Flug alsdann zum Abflugsort zurückgehen sollte.

Die Tatsache, daß auf dem einzelnen Flugschein als Abgangs- und Bestimmungsort London wie Brüssel vermerkt ist, daß man also jeden Schein gleichgültig in welcher Richtung benutzen kann, spielt nur dann eine Rolle[10]), wenn der Reisende den Schein in Brüssel kauft, dann geht der Flug von einem Nichtvertragsstaat in einen Vertragsstaat und zurück. Für diesen Fall hätte man nach Art. 1 Abs. 2 WA die Beförderung nicht als „internationale" ansehen können.

---

[9]) Der Reisende erhält regelmäßig bei einem solchen „Rückflugschein" einen Rabatt auf den Rückflug. Die Parteien übernehmen beiderseitig Verpflichtungen. Der Reisende zahlt im voraus Hin- und Rückflug und beansprucht dafür die Rückbeförderung. Der Luftfrachtführer wird diese Verpflichtung befristen, so daß nach einiger Zeit der Anspruch auf ermäßigten Rückflug entfällt.

[10]) Im Gegensatz zur Ansicht des Engl. Gerichts. Rev. Génér. du droit Aérien 1935, N. 4.

Hauptteil C:

Die Haftung der Luftfrachtführer nach dem Warschauer Abkommen.

I. Die Haftung bei Verletzung von Reisenden.

1. Der zum Ersatz verpflichtende Tatbestand.

Gemäß Art. 17 WA hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der dadurch entsteht, daß ein Reisender getötet, körperlich verletzt oder sonst gesundheitlich geschädigt wird. Die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers bezieht sich lediglich auf die genannten Ereignisse und darf nicht auf andere Umstände ausgedehnt werden. So würde z. B. eine Haftung aus Art. 17 WA noch nicht deswegen gegeben sein, weil die Reise überhaupt nicht angetreten oder vorzeitig abgebrochen worden ist.

— Denkschrift, S. 41 —

Die Tötung, Verletzung usw. muß einem Reisenden zugefügt worden sein. Über eine Haftung des Luftfrachtführers gegenüber anderen Personen, etwa einem bei einer Notlandung verletzten Straßenpassanten, spricht das Warschauer Abkommen nicht.

— so richtig Riese JW 1929, S. 3441 —

Es fragt sich jedoch, ob auch Angestellte des Luftfrachtführers, die zugleich mit den Passagieren im Flugzeug befördert werden, als Reisende in diesem Sinne anzusehen sind. Dies wird ganz allgemein von Riese

— Riese ALR 34, 46 —

verneint, da ein Angestellter des Luftfrachtführers nicht kraft eines zwischen ihm und dem Luftfrachtführer geschlossenen Beförderungsvertrages, sondern gemäß seinem Arbeitsvertrag befördert wird. Diese Meinung dürfte jedoch, soll sie allgemein für alle Angestellten des Luftfrachtführers gelten, zu weit gefaßt sein und ist vielmehr dahin zu beschränken, daß ein Angestellter des Luftfrachtführers nur dann nicht als Reisender anzusehen ist, wenn er an Bord des Luftzeuges eine dienstliche Tätigkeit auszuüben hat.

— ähnlich Goedhuis, S. 89 f. —

Einem Angestellten des Luftfrachtführers, der etwa auf eigene Rechnung eine Erholungsreise mit dem Flugzeug unternimmt, würde also ebenso und im gleichen Umfange gehaftet werden wie den anderen Mitinsassen.

Das Warschauer Abkommen läßt in Art. 17 eine sehr wichtige Frage offen: Wer ist im Falle eines Personenschadens berechtigt, Ersatz zu verlangen? Im Falle der Tötung der Erbe? Ein unterhaltsberechtigter Dritter? Diese Fragen müssen also nach dem nationalen Recht der einzelnen Vertragsstaaten entschieden werden. Um dahingehende Zweifel zu beseitigen, bestimmt das deutsche Gesetz zur Durchführung des ersten Abkommens zur Vereinheitlichung des Luftprivatrechts

— v. 15. 12. 1933; RGBl 1933 I, S. 1079 —

in § 1 Abs. 1, daß hierfür der § 21 des Luftverkehrsgesetzes

— v. 1. 8. 1922, RGBl I, S. 681, 722, 758 —

Anwendung zu finden hat. Danach kann, wenn der Reisende getötet wurde, auch ein unterhaltsberechtigter Dritter Ersatz verlangen, wenn ihm infolge der Tötung das Recht auf den Unterhalt entzogen wird.

Hierzu sei noch bemerkt, daß für solche Schäden, die in keinem Zusammenhang mit der Luftbeförderung stehen, nicht gehaftet wird. Goedhuis — S. 161 — bringt hierfür das zutreffende Beispiel einer Schlägerei zweier Reisender an Bord des Flugzeuges. Daß hier eine Haftung des Luftfrachtführers entfällt, ergibt sich nicht nur aus allgemeinen Gesichtspunkten der Kausalitätslehre, sondern, wie auch Riese

— RIESE ALR. 34, S. 48 —

richtig bemerkt, aus der Fassung des Art. 17 WA, der in seinem französischen Urtext das Wort „accident" enthält, eine Vocabel, die bereits ihrem Sinn nach darauf hinweist, in wie engem Zusammenhang gerade die Beförderung selbst mit der Schädigung des Reisenden stehen muß. Goedhuis

— Goedhuis, S. 161 f. —

schlägt daher vor, dem Artikel 17 WA noch die Worte „par la suite du transport" hinzuzufügen. Das erscheint jedoch aus dem Gesichtspunkt der Beweislast nicht unbedenklich. Während nach der bisherigen Fassung „prima facie" eine Vermutung dafür sprechen dürfte, daß ein Schaden, den ein Reisender an Bord des Luftfahrzeuges erleidet, auf die Beförderung selbst zurückzuführen ist, würde nach der von Goedhuis vorgeschlagenen Fassung dem Reisenden der Beweis obliegen, daß der ihm entstandene Schaden gerade eine Folge der Art und Weise der Luftbeförderung, nicht aber eines sonstigen Ereignisses ist. Die Aufbürdung einer solchen Beweispflicht muß angesichts der zu Ungunsten des Luft-

frachtführers sprechenden generellen Gefährlichkeit des Flugbetriebes als unbillig angesehen werden.

— ähnlich wohl auch Riese ALR 1934, S. 48 —

Der Unfall des Reisenden muß sich schließlich „an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- und Aussteigen ereignet" haben. Diese sehr wichtige Bestimmung haben die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa wörtlich übernommen.

— DLHP Titel V, Art. 18 § 2 —

Die Bedeutung der Worte „an Bord" bedarf keiner näheren Erläuterung. Schwieriger ist es schon, festzustellen, unter welchen Umständen sich der Reisende „beim" Ein- oder Aussteigen befindet. Während der Vorentwurf zum Warschauer Abkommen — Art. 1 Abs. 2 — den Luftfrachtführer haften lassen wollte „vom Augenblick des Betretens des Abflugplatzes durch den Reisenden bis zum Augenblick des Verlassens des Bestimmungsflugplatzes", wurde diese Fassung bei der Beratung des Warschauer Abkommens fallen gelassen.

— Siehe Bericht der II. Conf. Int. de Droit Privé Aérien, S. 57 —

Als zu eng wurde auch ein Vorschlag Brasiliens zurückgewiesen, welcher eine Haftung erst n a c h dem Einsteigen („était embarqué") Platz greifen lassen wollte.

— Goedhuis a. a. O., S. 152 —

Was meinte man nun mit der Fassung, die man schließlich dem Art. 17 W A gegeben hat? Es scheint, als habe man diese Bestimmung absichtlich nicht sehr genau gefaßt, um auf diese Weise zu ermöglichen, daß jeder Einzelfall in billiger Weise berücksichtigt werden kann.

— vgl. Riese ALR 34, 48 —

Untersteht der Hin- und Abtransport vom Flugplatz, sogenannter Zubringerdienst, sofern er durch den Luftfrachtführer vorgenommen wird, den Bestimmungen des Warschauer Abkommens? Das dürfte jedenfalls zu vereinen sein.

— so auch Goedhuis, S. 154 —

Die Fassung des Warschauer Abkommens ist eine andere als die des § 19 LVG, der die Worte „beim Betrieb" eines Luftfahrzeuges enthält, also ohne Bedenken auch auf die „Abbeförderung nach der Landung mit bestimmungsgemäßenTriebkräften" zu beziehen ist.

Es erschien jedoch den Verfassern des Warschauer Abkommens unbillig, unter den vielen Personen, die sich zu einem bestimmten Ort befördern lassen, gerade denjenigen besser zu stellen, dessen Fahrziel der Flugplatz ist.

— Riese JW 1930, S. 3442 —

Wie unbillig ein solches Ergebnis wäre, zeigt sich bei Heranziehung des § 8 Ziff. 1 KFG, wonach der Halter des Kraftfahrzeuges bei Verletzung einer Person dann nicht nach den Bestimmungen des KFG haftet, wenn diese Person durch das Fahrzeug selbst befördert wurde. Ein an der gleichen Stelle einer öffentlichen Straße und unter den gleichen Umständen zu Schaden gekommener Fahrgast eines zweiten Kraftfahrzeuges dagegen würde unter Berufung auf das Warschauer Abkommen ohne weiteres Ersatz verlangen können, weil er einen Flugschein der Deutschen Lufthansa in der Tasche hat. Der Zubringerdienst unterliegt also noch nicht den Bestimmungen des Warschauer Abkommens.

Ebensowenig finden die Bestimmungen des WA auf eine Person schon deswegen Anwendung, weil diese die Räumlichkeiten des Luftfrachtführers, noch nicht aber das eigentliche Flugfeld betreten hat.

— ebenso Goedhuis, S. 154 unter Berufung auf die beratende Konferenz zum W A; vgl. auch Wingfield in Compte rendue Dd II, S. 1187, der gleichfalls das Betreten des eigentlichen Flugplatzes verlangt —

Zu eng wäre allerdings eine Auslegung dahin, daß erst das Betreten der Treppe des Flugzeuges selbst als „Einsteigen" im Sinne des Warschauer Abkommens gewertet werden kann. Hiergegen spricht zwar nicht eindeutig die deutsche Übersetzung „beim", wohl aber der französische Urtext, der von „toutes opérations" des Ein- und Aussteigens spricht. Es wäre auch unverständlich, wenn die Verfasser des Warschauer Abkommens jene Gefahr unberücksichtigt gelassen hätten, denen der Reisende ausgesetzt ist, wenn er das eigentliche Flugfeld betreten hat.

Es dürfte daher richtig und billig sein, die Haftung nach dem Warschauer Abkommen in dem Augenblick beginnen zu lassen, in dem der Reisende das Flugfeld selbst, „den Flugsteig", betreten hat. Entsprechendes gilt selbstverständlich für das Verlassen des Flugfeldes nach der Ankunft am Bestimmungsort. Kommt er dort, etwa durch eine gerade landendes anderes Flugzeug zu Schaden, so unterliegt er den Bestim-

mungen des Warschauer Abkommens. Dabei ist es grundsätzlich gleich, ob der Reisende von einem Angestellten des Luftfrachtführers zu seinem Flugzeug geleitet wurde oder sich ohne eine solche Aufsicht dorthin begab. Denn es kommt in erster Linie auf den Ort an, an dem sich der Unfall ereignete, nicht aber darauf, ob der Luftfrachtführer den Reisenden bereits in „seine Obhut" genommen hatte oder nicht. Ein eigenmächtiges Handeln des Reisenden dürfte allerdings unter dem Gesichtspunkt des Mitverschuldens (Art. 21, WA) zu berücksichtigen sein.

Ist somit festgestellt, was unter den Worten „an Bord des Luftfahrzeuges oder beim Ein- oder Aussteigen" zu verstehen ist, so muß demgegenüber besonders darauf hingewiesen werden, daß dieser Begriff in dem genannten Rahmen auch nicht zu eng ausgelegt werden darf. So würde es dem Sinn des Warschauer Abkommens nicht entsprechen, wenn man in dem Fall, daß ein Reisender infolge eines im Flugzeug ausgebrochenen Brandes abspringt und beim Aufprall auf die Erdoberfläche ums Leben kommt, folgern würde: Der Unfall hat sich nicht „an Bord" zugetragen, da das Aufschlagen auf die Erde erst den Tod des Reisenden herbeiführte. Von einem Unfall „beim Aussteigen" könne aber auch nicht die Rede sein, da das Abspringen aus der im Flug befindlichen Maschine nicht als ordnungsgemäßes Aussteigen gewertet werden könne. Eine so spitzfindige Beweisführung würde dem Sinn und Zweck der für die Haftung des Luftfrachtführers bestehenden Normen widersprechen.

— vgl. auch Denkschrift, S. 41 —

Einer besonderen Erörterung bedarf noch die Frage, ob das Aus- und Einsteigen eines Reisenden während einer Zwischenlandung den Bestimmungen des Warschauer Abkommens unterliegt. Dies wird z. B. von Goedhuis

— Goedhuis, S. 158 —

geleugnet. Auch die Denkschrift zum WA

— Denkschrift, S. 41 —

erklärt, daß die Haftungsperiode „unterbrochen" würde, wenn der Reisende das Fahrzeug während einer Zwischenlandung verließe. Dem dürfte jedoch nicht zuzustimmen sein. Man wollte doch offensichtlich eine Haftung für alle während der gesamten Luftbeförderung bestehenden Gefahren der Luftfahrt festsetzen, hierzu gehören aber auch die Zwischen- und Notlandungen in allen ihren Einzelheiten. Es

könnte einem Laien kaum verständlich gemacht werden, daß er gerade in diesem Zeitpunkt der Zwischenlandung den Geltungsbereich des Warschauer Abkommens verließe. Überdies deutet der französische Wortlaut „toutes opérations" darauf hin, daß der hier vertretene Standpunkt nicht über den Rahmen des Warschauer Abkommens hinausgeht [11]).

— ebenso Riese ALR 34, 48 —

2. Die Schuldfrage.

Eine grundsätzliche Frage, von deren Beantwortung der gesamte Umfang der Haftung des Luftfrachtführers abhängt, mußte im Warschauer Abkommen endgültig beantwortet werden: Sollte diese Haftung als Erfolgshaftung oder als Verschuldenshaftung gestaltet werden? Die Rechte der Einzelstaaten waren in diesem Punkte nicht einheitlich ausgestaltet. Das hat seinen Grund u. a. darin, daß Gesetze, wie etwa das Deutsche Luftverkehrsgesetz, nicht nur dem Interesse der Erfüllung privater Verträge, sondern in erster Linie der öffentlichen Sicherheit dienen wollen. Das Deutsche Luftverkehrsgesetz (§ 19) geht daher von der Erfolgshaftung des Fahrzeughalters aus. In Frankreich hat dagegen die Theorie der Erfolgshaftung stark an Boden verloren (Radouant p. 241, Mazeaud N. 73); auch in England geht man bezüglich der Haftung vom Verschulden aus (Halsbury, p. 45). Sollte man im Warschauer Abkommen die reine Erfolgshaftung sanktionieren?

Für die Einführung einer Erfolgshaftung im W A ist geltend gemacht worden, daß dadurch das Vertrauen des Publikums gestärkt und so die Entwicklung des Luftverkehrs gefördert würde. Dieser Gesichtspunkt war insbesondere bei der Beratung des Deutschen Luftverkehrsgesetzes maßgebend (Drucksachen des Reichstages 1920—21 Nr. 2504). Dieser Grund dürfte jedoch nicht stichhaltig sein. Vielmehr hat sich die Deutsche Luftfahrt ständig weiter entwickelt, obwohl die in § 19 LVG festgesetzte Erfolgshaftung praktisch ganz allgemein durch Enthaftungsklauseln überhaupt ausgeschlossen wurde!

— vgl. Meyer JW 1928, S. 2312, Riese JW 1929, S. 3441. —

---

[11]) In diesem Sinne dürfte daher auch Art. 1 Abs. 2 W A zu verstehen sein, der die Zwischenlandung selbst in die „internationale Beförderung" mit einbezieht; s. o. die Ausführungen zum Falle Grein.

Als weiterer Grund für die Einführung der Erfolgshaftung des Luftfrachtführers wurde angeführt, daß die Fluggesellschaften tatsächlich eine Monopolstellung besäßen, wie sie rechtlich für Post- und Eisenbahn gegeben sei. Denn man müsse sich des Flugzeuges bedienen, da einem andere Verkehrsmittel, wolle man sein Ziel schnell erreichen, nicht zur Verfügung ständen. Man sei also gleichsam auf Flugzeuge „angewiesen".

— Becker in „Recht und Handel" 1927, Nr. 5, S. 247 —

Das Vorhandensein einer solchen Monopolstellung des Luftfrachtführers wird von vielen geleugnet.

— s. Mayer a. a. O. JW 1928, S. 2312 —

Ein Kontrahierungszwang der Luftfahrtlinien besteht allerdings nicht, ja die Einführung eines solchen Zwanges wird sogar von manchen beim heutigen Stand der Luftfahrt als unmöglich bezeichnet.

— s. Goedhuis, S. 75, Röhm Diss., S. 75 —

Immerhin muß festgestellt werden, daß auch heute noch der Fluggast „freiwillig" sich des Flugzeuges bedient, so daß eine Erfolgshaftung wohl bei der Verletzung dritter Personen, nicht aber bei der eines Reisenden, der sich ja freiwillig in die Gefahr begab, am Platze zu sein scheint. Das muß die Haftung des Luftfrachtführers aus dem Beförderungsvertrag von der Haftung der Eisenbahn unterscheiden [12]).

Auch der Umstand allein, daß der Luftfrachtführer im allgemeinen „reicher" ist als die geschädigten Personen, wonach es nicht unbillig wäre, ihm die Haftung ohne Rücksicht auf Verschulden aufzubürden, rechtfertigt noch nicht die Einführung der reinen Erfolgshaftung. Denn die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Luftfahrtgesellschaften ist geringer als die der Eisenbahn.

— Röhm Diss., S. 31 —

Überdies dürfte der genannte Gesichtspunkt auch aus dem Grunde nicht ausschlaggebend sein, weil man sonst zu dem nicht zu billigenden Satz gelangen würde, daß, wenn bei einem Vertrage ein Schaden entsteht, prima facie der besser gestellte Teil den Schaden zu tragen hätte.

---

[12]) Ebenso Haidn Diss., S. 31, der auch betont, daß angesichts der Sensationslust, mit der jeder Flugunfall in der Tagespresse geschildert wird, die beim Fliegen drohenden Gefahren jedem Reisenden hinlänglich bekannt seien.

Läßt sich somit ein stichhaltiger Grund für die Einführung der Erfolgshaftung des Luftfrachtführers nicht finden, so gibt es andererseits eine Anzahl Umstände, die gerade zu Gunsten der Verschuldenshaftung sprechen: Die andauernde behördliche Kontrolle der Flugzeuge usw. nimmt der Luftfahrt einen großen Teil ihrer Gefährlichkeit,

— Haidn Diss., S. 32 —

und der Fluggast kennt — wie schon erwähnt — die Größe der mit dem Luftverkehr verbundenen Gefahr. Auch der Umstand allein, daß ein Betrieb „gefährlich" ist, kann noch nicht dazu führen, daß der Unternehmer demjenigen, der mit ihm freiwillig (vertragliche) Beziehungen aufnimmt, aus dem Gesichtspunkt der Erfolgshaftung verantwortlich ist.

Andererseits wäre jedoch eine Haftung des Luftfrachtführers aus dem Gesichtspunkt der Verschuldenshaftung dann zu gering, wenn es dem Reisenden unmöglich ist, ihm ein Verschulden nachzuweisen. Eine solche Schwierigkeit bestünde für den Reisenden in der Tat, da er selbst als technisch nicht vorgebildeter Laie die Sachlage z. Zt. des Unfalles wohl kaum richtig übersehen konnte und sich in diesem Punkte auf das Zeugnis der anwesenden „sachverständigen" Personen verlassen muß — Personen, die regelmäßig in einem dienstlichen Abhängigkeitsverhältnis zu dem beklagten Luftfrachtführer stehen werden.

Das Warschauer Abkommen hat diesem Bedenken dadurch Rechnung getragen, daß es einerseits die Erfolgshaftung des Luftfrachtführers verworfen und die Verschuldenshaftung eingeführt, letztere aber durch eine Umkehrung der Beweislast (Art. 20 W A) verschärft hat, sogenannte „Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast".

— Riese JW 29, S. 2341; ders. ALR 34, S. 49, Denkschrift, S. 39, Busse JW 30, S. 1915 —

Der Luftfrachtführer ist also dem Reisenden grundsätzlich verantwortlich, solange er nicht einen Entlastungsbeweis im Sinne des Art. 20 W A führen kann [13]). Es ist daher zunächst von Interesse, Inhalt und Umfang dieser dem Luftfrachtführer obliegenden Beweislast zu untersuchen. Artikel 20 W A, der dem Luftfrachtführer die Beweislast dafür aufbürdet, daß er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben, oder daß sie diese Maß-

[13]) Über die weitere, durch die Unabdingbarkeit des W A festgelegte Verschärfung der Verschuldenshaftung gemäß Art. 23 W A s. u.

nahmen nicht treffen konnten, ist mit Recht als der Schwerpunkt des Warschauer Abkommens bezeichnet worden.

— Goedhuis, S. 173 —

Es gilt nunmehr, den Inhalt dieser Beweispflicht im einzelnen festzustellen: Wann hat der Luftfrachtführer etwa bewiesen, daß e r alle erforderlichen Maßnahmen getroffen hat? Welche Maßnahmen waren für ihn „erforderlich"? Die Denkschrift

— Denkschrift 42 —

rechnet hierzu mit Recht insbesondere die sorgfältige Auswahl und Überwachung seiner Leute. In erster Linie dürfte es jedoch dem Luftfrachtführer obliegen, die Ordnungsgemäßheit des Luftfahrzeuges selbst eingehend zu prüfen und zu überwachen. Inwieweit er dieser Verpflichtung dadurch enthoben wird, daß eine behördliche Abnahme des Flugzeugs erfolgt, soll später erörtert werden. Mit dem Gesagten ist aber die Sorgfaltspflicht des Luftfrachtführers noch nicht erschöpfend dargestellt. Vielmehr wird man von ihm verlangen müssen, daß er schlechthin a l l e beim Start, während des Fluges und beim Landen vorzunehmenden Operationen überwacht bezw. durch zuverlässige Leute überwachen läßt. Ein Außerachtlassen der erforderlichen Maßnahmen würde z. B. schon darin zu sehen sein, daß er beim Start das Flugzeug so aufstellt, daß die Reisenden das gesamte Flugfeld überqueren müssen, um an Bord gehen zu können, während es durchaus möglich wäre, die Maschine näher an den Eingang des Flugfeldes heranzurücken. Ereignet sich nunmehr bei einem Reisenden während des Überschreitens des Flugfeldes ein Unfall, so wird sich der Luftfrachtführer nicht entlasten können.

Aus dem Gesagten folgt auch, daß für v e r b o r g e n e Materialfehler nicht gehaftet wird: ultra posse nemo obligatur. Es bleibt allerdings zu bemerken, daß gerade die Luftfahrt für die Frage, ob das Flugzeug und die sonstigen Vorrichtungen in ordnungsgemäßem Zustande waren, im Falle des Absturzes von Flugzeugen besondere Schwierigkeiten bietet, da die durch den Aufprall auf die Erdoberfläche hervorgerufene Zertrümmerung des Flugapparates spätere Einzeluntersuchungen über die Ursache des Unfalls nicht mehr mit Genauigkeit zuläßt. Man denke etwa an das sogenannte „B u f f e t i n g", das anscheinend ohne äußere Ursache vor sich gehende plötzliche Zerbrechen des Flugzeuges in der Luft.

— Prochasson p. 24 Nr. 10 —

Wer soll später feststellen, inwieweit dieses bereits wieder-

holt beobachtete Ereignis auf einen Fehler in der Konstruktion oder im Material des Flugzeuges lag? Es ist ja auch aus den anderen Gebieten des Verkehrsrechts — Eisenbahn, Post, Schiff, Kraftfahrzeug — bekannt, wie schwierig bei einem Unfall im allgemeinen der Beweis zu sein pflegt, daß der Verantwortliche die erforderliche Sorgfalt walten ließ.

Einer Erläuterung bedarf es weiter, was das Warschauer Abkommen unter „Leuten" versteht, für deren Verhalten der Luftfrachtführer verantwortlich ist. Daß dies nicht nur solche Personen sind, die vom Luftfrachtführer zu rechtsgeschäftlichem Handeln bevollmächtigt wurden, bedarf keiner näheren Darlegung. Vielmehr wird es genügen, wenn die betreffende Person zu dem Luftfrachtführer in einem Verhältnis tatsächlicher Unterordnung stand, kraft dessen sie seinen Weisungen zu folgen verpflichtet war. Goedhuis

— Goedhuis, S. 180 —

stellt folgenden Fall zur Entscheidung: Zwischen verschiedenen europäischen Luftfahrtsgesellschaften bestehen Verträge, in denen sie sich gegenseitig verpflichten, sich ihre organisatorischen und technischen Einrichtungen zur Verfügung zu stellen. Landet demnach ein Flugzeug der Gesellschaft A auf dem Flugplatz der Gesellschaft B, so muß die Gesellschaft B ihre Angestellten zur Hilfeleistung bei der Landung, beim Abladen, bei der Führung der Reisenden usw. zur Verfügung stellen. Angenommen, ein Angestellter der Gesellschaft B fügt bei einer solchen Abfertigung eines Flugzeuges der Gesellschaft A einem Reisenden bezw. einem Gepäckstück oder Gut Schaden zu: Gehört dieser Angestellte zu den Leuten der Gesellschaft A? Kann man nicht dem Kläger, der Ersatz seines Schadens verlangt, entgegenhalten, daß die Angestellten der Gesellschaft B doch in keinem Unterordnungsverhältnis zum beklagten Luftfrachtführer A standen? Es dürfte richtig sein, um auch in einem solchen Fall ein billiges Ergebnis zu erzielen, unter den Begriff „Leute" alle diejenigen Personen einzubeziehen, die der Luftfrachtführer zur Beförderung und Abfertigung tatsächlich verwendet, wobei es auf das rechtliche Innenverhältnis zwischen ihm und diesen Personen nicht ankommen kann.

— ähnlich Goedhuis, S. 181: toutes les personnes que le transporteur „emploie" pour l'exécution du transport —

Mit dieser Begriffsbestimmung sind aber auch zugleich die Grenzen des Begriffs gegeben. Nicht zu den „Leuten" des Luftfrachtführers gehören also diejenigen Personen, die zwar

in seinem Dienst stehen, aber nicht bei der Beförderung selbst verwendet werden (Buchhalter, Schalterbeamte usw).

Die Schadenszufügung durch die Leute des Luftfrachtführers muß sich ferner in Ausführung der Beförderung, nicht aber nur bei „Gelegenheit" derselben ereignet haben. Diese Ansicht wird so allgemein zu allen denjenigen Normen vertreten, die eine Haftung für das Verhalten dritter Personen festsetzen, daß sie hier keiner näheren Darlegung bedarf [14]).

Das kann nichts daran ändern, daß, wenn sich während der Luftbeförderung ein Schaden ereignet, der erste Augenschein stets für ein Verschulden des Luftfrachtführers spricht,

— Röhm Diss. 92 —

sodaß es regelmäßig Sache des Luftfrachtführers sein wird, diese gegen ihn sprechende Vermutung zu entkräften.

Das Warschauer Abkommen berücksichtigt weiterhin in Artikel 21 den Umstand, daß ein Verhalten des Reisenden selbst den Unfall herbeigeführt bezw. bei Entstehung des Schadens mitgewirkt haben kann.

In solchem Falle kann das Gericht „nach Maßgabe seines heimischen Rechts" entscheiden, daß der Luftfrachtführer nicht oder nur in vermindertem Umfang zum Schadensersatz verpflichtet ist. Aus dem Wortlaut des Artikel 21 W A (faute) ergibt sich einwandfrei, daß ein bloßes Mitverursachen des Reisenden nicht genügt, sondern daß Mitverschulden erforderlich ist [15]).

Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa

— DLHP Art. 19 § 1 Abs. 4 —

übernehmen den Artikel 21 W A fast wörtlich: Beweist das Unternehmen, daß ein eigenes Verschulden des Geschädigten den Schaden verursacht oder bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, so kann das Gericht nach Maßgabe seines heimischen Rechts entscheiden, daß das Unternehmen

---

[14]) Zu § 31 RGO: RGZ 104 288, Bay. Ob. LG. OLG 42, 254; zu 278: RGZ 63, 116; 63, 344; 106, 293; zu § 831 BGB: RGZ 104, 144 und 288, Warneyer 29, 144.

[15]) Von der Denkschrift (S. 43) wird zutreffend festgestellt, daß dem Artikel 21 allgemeinere Bedeutung zukommt, so daß nach Maßgabe des Landesrechts ein mitwirkendes Verschulden des Beschädigten auch dann berücksichtigt werden kann, wenn der Luftfrachtführer nach Art. 3 Abs. 2; Art. 4 Abs. 4; Art. 9 oder Art. 25 sich auf die Regeln des W A über Ausschluß und Beschränkung seiner Haftung nicht berufen kann, weil es an einem ordnungsmäßigen Beförderungsschein fehlt, oder der Schaden vorsätzlich verursacht wurde.

nicht oder nur in vermindertem Umfang zum Schadensersatz verpflichtet ist.

Der Schwerpunkt für die Entscheidung liegt allerdings im nationalen Recht der einzelnen Vertragsstaaten. Dieses ist nicht in allen Staaten einheitlich ausgestaltet. In den meisten findet sich allerdings eine dem § 254 BGB ähnliche Bestimmung. Für die Schweiz § 26 Abs. 4 des Bundesratsbeschlusses vom 27. Januar 1920 über die Ordnung des Luftverkehrs ist bestimmt: „Gänzliche oder teilweise Befreiung von der Haftpflicht für zivilrechtliche Ansprüche kann der Richter im Falle des Selbstverschuldens des Geschädigten eintreten lassen". Die Tschechoslowakei bestimmt

— § 31 Ges. vom 8. 7. 1925 —

„wer ..... für den Schaden haftet, ist von der Pflicht zur Ersatzleistung befreit, wenn er beweist, daß das schädigende Ereignis durch Verschulden des Geschädigten selbst ..... verursacht wurde." Gerade der Umstand, daß manche Länder beim Vorliegen eines Mitverschuldens des Geschädigten diesem überhaupt keine Ansprüche geben — so grundsätzlich auch das englische Recht —

— vgl. Pollock, S. 463 —

während in anderen Ländern der Richter die Klage ganz oder teilweise abweisen „kann", haben hier eine gewisse Rechtsunsicherheit zur Folge. Goedhuis

— Goedhuis, S. 206 ff. —

bildet folgendes zutreffendes Beispiel: Wenn ein englischer Reisender auf Grund eines in England geschlossenen Beförderungsvertrages von dort nach Paris fliegen will und bei einer verschuldeten Notlandung des Flugzeuges in England einen Unfall erleidet, wobei sein eigenes Verschulden insofern mitgewirkt hat, als er aus dem Flugzeug abgesprungen ist, so erhält er, wenn er in England klagt, nach dem dort geltenden Recht keinen Ersatz, da er selbst die letzte Ursache zu seinem Unfall gesetzt hat. Klagt er dagegen beim Gericht des Bestimmungsorts (Art. 28 W—A), also in Frankreich, so ist es nach der dort herrschenden Rechtssprechung durchaus möglich, daß ihm das Gericht wenigstens einen Teil des Schadens zubedingt. Hier zeigt sich, wie unbefriedigend es ist, daß man sich bei den Verhandlungen über das Warschauer Abkommen nicht auf eine gemeinsame Formel einigen konnte und die Entscheidung dem nationalen Recht der Einzelstaaten überlassen mußte.

3. Die Haftung.

Der Geschädigte muß seine Ersatzklage gegen den Luftfrachtführer richten (Art. 17 WA). Falls dieser gestorben ist, ist es nach deutschem Recht eine Selbstverständlichkeit, daß er den Anspruch auch gegen den Rechtsnachfolger geltend machen kann (§ 1967 BGB). Wenn das in Artikel 27 WA noch besonders bestimmt wurde, so geschah es, wie die Denkschrift

— Denkschrift, S. 47 —

angibt, nur mit Rücksicht auf die Besonderheiten des englischen Rechts.

— Goedhuis, S. 232 behandelt zwar im allgemeinen auch das englische Recht mit, bringt jedoch zu Art. 27 keine Bemerkungen. —

Eine weitere Frage ist jedoch die, wer der richtige Beklagte ist, wenn, was gerade bei internationalen Luftbeförderungen häufig sein wird, mehrere Luftfrachtführer nacheinander tätig geworden sind. Diese Frage behandelt Artikel 30 WA, indem er zunächst jeden dieser aufeinander folgenden Luftfrachtführer den Vorschriften des WA unterwirft und bestimmt, daß er als eine der Parteien des Beförderungsvertrages gilt, soweit dieser sich auf den Teil der Beförderung bezieht, der unter seiner Leitung ausgeführt wird. Alsdann könne der Reisende oder der sonst Ersatzberechtigte nur denjenigen Luftfrachtführer in Anspruch nehmen, der die Beförderung ausgeführt hat, in der der Unfall eingetreten ist — es sei denn, daß der erste Luftfrachtführer durch ausdrückliche Vereinbarung die Haftung für die ganze Reise übernommen hat.

Diese Regelung gilt selbstverständlich nur, soweit es sich um Luftbeförderung handelt, nicht aber, wenn zwischen verschiedenen Strecken der eigentlichen Luftbeförderung oder vorher oder im Anschluß an diese mit der Eisenbahn, einem Schiff, der Post usw. befördert wird.

— ebenso Goedhuis, S. 240 oben —

Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa

— DLHP Art. 18 § 1, der sich im wesentlichen mit Art. 30 Abs. 1 WA deckt —

hätten vielleicht zweckmäßig diesen Umstand berücksichtigt.

Dem Artikel 30 Abs. 2 WA entspricht der Artikel 22 § 2 der Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa: „...

im übrigen können bei der Beförderung von Fluggästen der Fluggast oder die sonst anspruchsberechtigten Personen nur das Luftfahrtunternehmen in Anspruch nehmen, das die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf das Ereignis, auf das der Anspruch gestützt wird, eingetreten ist, es sei denn, daß das erste Unternehmen durch ausdrückliche schriftliche Vereinbarung die Haftung für die ganze Reise übernommen hat."

Den Umfang der Haftung des Luftfrachtführers für Tötung, Körperverletzung oder sonstige Gesundheitsschädigung von Reisenden begrenzt Artikel 22 WA auf den Betrag von 125.000 französische Franken. Dem deutschen Recht sind solche Haftungsbeschränkungen immer dort eigentümlich, wo es sich um Gefährdungshaftung handelt (§§ 23 LVG; 12 KfG). Ähnliche Bestimmungen finden sich im Rechte der meisten anderen Vertragsstaaten. So ist für Polen

— Art. 61 Abs. 1 des Gesetzes vom 14. 3. 1928; in Poln. Ges. XII, 59 ff. —

die Haftung des Unternehmers für Tod oder Körperverletzung von Reisenden auf die Höchstsumme von 20.000 Zloti für den Reisenden begrenzt[16]).

— vgl. Tabelle Anhang, S. A. —

Mit der Übernahme einer solchen Bestimmung in das Warschauer Abkommen wurde erreicht, daß man einerseits eine willkürliche Beschränkung der Haftungsgrenze auf einen geringen Betrag durch den Luftfrachtführer ausschloß und andererseits sowohl ihm wie dem Reisenden selbst eine rechnerische Grundlage, etwa für einen abzuschließenden Versicherungsvertrag, gab.

— Wenn Goedhuis, S. 209 erklärt, der Zweck des Artikel 22 WA sei gewesen, dem Absender eine Kalkulationsbasis zu geben, so gilt das m.E. zugleich auch für den Luftfrachtführer —

Wie hoch ist die Haftungsgrenze für den Luftfrachtführer, wenn zugleich mehrere Reisende verletzt worden sind? Das Deutsche Luftverkehrsgesetz stellt hierfür in § 23 Ziff. 2 die Höchstsumme von 75.000 RM. Kapital (oder 4500 RM. Jahresrente) auf, während bei Verletzung eines einzelnen Reisenden die Höchstsumme 25.000 RM. Kapital (bezw. 1500 RM. Jahresrente) betrug. Dies hatte die Folge, daß der einzelne Fluggast um so schlechter stand, je mehr Mitreisende

[16]) Ausgeglichen durch Flugunfall-Versicherung in Polen. Siehe Anhang A.

außer ihm an dem Fluge teilnahmen. Die dadurch auftretenden Unbilligkeiten hat man im Warschauer Abkommen dadurch vermieden, daß man eine Gesamthöchstsumme für die Verletzung mehrerer Reisender nicht festsetzte.

— vgl. auch Riese JW 29, S. 3441 —

Der Reisende bezw. der sonst Ersatzberechtigte kann also selbst dann die volle Summe von 125.000 frs erhalten, wenn er an dem Fluge eines vollbesetzten Großflugzeuges teilgenommen hätte.

Eine Frage, die im Warschauer Abkommen nicht beantwortet wurde ist die nach dem Kreis der ersatzberechtigten Personen. Hierfür ist das Recht der Einzelstaaten maßgebend.

— Art. 24 Abs. 2 Satz 2 W A, Denkschrift, S. 42; das Deutsche Durchführungsges. v. 15. 12. 1933 (RGBl 33 I 1079) verweist in § 1 Abs. 1 auf § 21 LVG —

Hiernach kann, wenn der Getötete zurzeit des Unfalls zu einem Dritten in einem Verhältnis stand, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder werden konnte, der Dritte von dem Luftfrachtführer Schadensersatz verlangen, wenn ihm infolge der Tötung das Recht auf den Unterhalt entzogen ist, und zwar solange, wie der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet sein würde. Hierzu ist festzustellen, daß mehrere Unterhaltsberechtigte insgesamt nicht mehr als 125.000 Franken fordern können.

— Dieser Fall mehrerer Ersatzberechtigter wegen Tötung eines Reisenden darf nicht verwechselt werden mit dem oben dargestellten Fall der Tötung mehrerer Reisender —

Das Deutsche Durchführungsgesetz bestimmt im § 1 Abs. 2 für solchen Fall, daß sich die einzelnen Entschädigungen, wenn ihre Summe diese Grenze übersteigen würde, in dem Verhältnis verringern, wie ihr Gesamtbetrag zum Höchstbetrag steht.

Das Warschauer Abkommen regelt auch nicht die noch weit wichtigere Frage, was zu ersetzen ist, überläßt auch dieses vielmehr dem Recht der Einzelstaaten. Dies gilt insbesondere bezüglich des sogenannten entgangenen Gewinns.

— Denkschrift, S. 42 —

Das Deutsche Durchführungsgesetz verweist in § 1 Abs. 1 auf die §§ 21, 22 LVG, wonach ein entgangener Gewinn wegen verminderter Erwerbsfähigkeit oder erschwerten Fortkommens zu ersetzen ist. Derjenige, dem der Verletzte oder Getö-

tete kraft Gesetzes zur Leistung von Diensten in seinem Hauswesen oder Gewerbe verpflichtet war (845 BGB), kann den ihm durch den Fortfall des Dienstverpflichteten entstandenen Schaden allerdings nur dann geltend machen, wenn ein Fall des Artikels 25 W A vorliegt, der Luftfrachtführer oder seine Leute also vorsätzlich (bezw. mit einem dem Vorsatz gleichstehenden Verschulden) gehandelt haben [17]).

Demgemäß ist auch die Zahlung eines Schmerzensgeldes davon abhängig, daß die Voraussetzung des § 25 W A gegeben ist: dann steht über § 1 des Durchf.Ges. vom 15. 12. 33 eine Anwendung des § 847 BGB nichts im Wege [18]).

Bezüglich des Anspruchs auf Zahlung einer Rente bestimmt zwar das Warschauer Abkommen deren Höchstbetrag, sagt aber nicht unter welchen Voraussetzungen ein Anspruch auf Zahlung einer Rente (anstatt der Kapitalabfindung) überhaupt gegeben sein soll. Auch hierfür ist also das Recht der Einzelstaaten maßgebend,

— Denkschrift, S. 42 —

und zwar nach deutschem Recht gemäß § 1 Abs. 1 Durchf.Ges. vom 15. 12. 33 der § 24 LVG, wonach der Schadensersatz für die Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit, für Erschwerung des Fortkommens oder die Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten sowie der einem Unterhaltsberechtigten Dritten zu gewährende Schadensersatz für die Zukunft durch eine Geldrente zu leisten ist.

Da somit das deutsche Recht Anwendung findet, besteht m. E. auch kein Hindernis, die Vorschrift des § 323 ZPO auf diese Verpflichtung anzuwenden, wonach infolge später eintretender Veränderung derjenigen Verhältnisse, die für die Bestimmung der Höhe der Rente maßgebend waren, späterhin eine Abänderung des Schuldtitels verlangt werden kann.

---

[17]) § 1 Abs. 1 Durchführungsges. v. 15. 12. 33; wie die Denkschrift, S. 51 richtig bemerkt, würde es dem Sinne des Warschauer Abkommens widersprechen, wollte man den erweiterten Rahmen der Haftung nach §§ 823 ff. BGB für alle Fälle schuldhafter Schadensverursachung vorsehen, da eine Verschärfung der Haftung gegenüber dem Warschauer Abkommen gemäß Art. 25 W A nur eintreten soll, wenn die Voraussetzungen des Artikel 25 vorliegen.

[18]) Bemerkenswert ist die außerordentlich feinfühlige Regelung, die für den Ersatz des materiellen Schadens in der Tschechoslowakei getroffen worden ist: Während § 30 des Gesetzes v. 8. Juli 1925 in Abs. 1 ein „den Umständen angemessenes" Schmerzensgeld zubilligt, fährt Abs. 2 fort: „Ist die verletzte Person verunstaltet worden, so ist, zumal wenn sie weiblichen Geschlechts ist, insofern auf diesen Umstand Rücksicht zu nehmen, als ihr besseres Fortkommen dadurch verhindert werden kann.

— vgl. für das LVG Schleicher § 24 Bem. 3 —

Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa

— DLHP Art. 19 § 2 Abs. 1, S. 2 —

tragen dem Umstand, daß das Warschauer Abkommen die Frage, wann der Anspruch auf eine Rente gegeben ist, nicht berücksichtigt, durch die Worte Rechnung: „Kann nach dem heimischen Recht des angerufenen Gerichts die Entschädigung in Form einer Geldrente festgesetzt werden, so darf der Kapitalwert der Rente ..... nicht übersteigen."

Die Frage der Pfändbarkeit der Rente dürfte, da das Warschauer Abkommen hierüber schweigt, gleichfalls nach dem Recht der Einzelstaaten zu beantworten sein.

Schließlich gibt das Warschauer Abkommen in Artikel 22 Abs. 4 eine Umrechnungsklausel an, wonach die dort in Franken angegebenen Beträge so zu bemessen sind, daß ein französischer Franc im Werte von 65½ Milligramm Gold von 900 Tausendstel Feingehalt zu Grunde gelegt wird. Um eine verständige Berechnungsgrundlage zu schaffen, überläßt es das Warschauer Abkommen ausdrücklich den Einzelstaaten, diese in Franken ausgedrückten Beträge „in abgerundete Beträge einer jeden Landeswährung" umzuwandeln. Dies ist für das deutsche Reich durch § 2 Abs. 1 S. 2 des Durchf.Ges. vom 15. 12. 33 geschehen, wonach bei der Umrechnung 100 französische Franken mit 16 RM. zu bewerten sind. Somit ergibt sich für Art. 22 Abs. 1 W A, der als Höchstsumme 125.000 Franken für die Verletzung von Reisenden festsetzt, in deutscher Währung der Betrag von 20.000 RM.

An dieser Stelle dürfte ein Vergleich mit den Haftungshöchstbeträgen des Luftverkehrsgesetzes interessieren. Es stehen sich gegenüber: 25.000 RM. Kapital oder 1500 RM. Jahresrente im § 23 LVG und 20.000 RM. Kapital oder eine ihrem Kapitalwert nach diesen Betrag nicht übersteigende Geldrente im W A. Daraus ergibt sich, daß die Haftung des Luftfrachtführers nach dem Warschauer Abkommen der Höhe nach eine geringere ist, als sie es nach dem Luftverkehrsgesetz bisher war. Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa

— DLHP Art. 19 § 2 —

setzen gleichfalls den genannten Betrag von 20.000 RM. als Haftungsgrenze fest.

Hat das Warschauer Abkommen in Art. 22 den Umfang

der Haftung auf einen Höchstbetrag festgelegt, so ist andererseits dafür gesorgt worden, daß der Reisende auch mindestens denjenigen Ersatz erhält, den das Warschauer Abkommen ihm gibt. Das ist durch Aufnahme des Artikels 23 W A geschehen, in dem die Haftung aus den Bestimmungen des Warschauer Abkommens für unabdingbar erklärt wird. Bevor hierauf näher eingegangen wird, sei zunächst ein kurzer Überblick über den bisherigen Zustand nach deutschem Recht gegeben.

Während das Luftverkehrsgesetz durch Einführung der Erfolgshaftung für Luftfahrzeughalter den Anschein erweckte, als sei im weitesten Umfang durch das Gesetz für den Verletzten gesorgt, hob es diese Wirkung praktisch damit wieder auf, daß es bereits in der Begründung die Vorschriften des LVG für abdingbar erklärte.

— Döring ZLR, S. 210 —

Die amtliche Begründung

— Reichstagsdrucksachen 1920 Nr. 285, S. 16 und 1920/22 Nr. 2504, S. 15 —

erklärt: „Das Recht des Halters, seine Haftung in den zulässigen Grenzen durch besondere Abmachungen einzuschränken, wird dadurch nicht berührt." Demgemäß wurde allgemein die Einführung einer Enthaftungsklausel für zulässig erklärt.

— Schleicher § 19 Bem. 10 S. 104 ff. u. d. d. zitierten Gottscho, S. 6; Riese JW 1929, S. 3441; Denkschrift, S. 39; Mayer JW 1928, S. 2310 —

Allerdings machte man dabei gewisse Einschränkungen: Die Haftung für eigenen Vorsatz kann gemäß § 276 Abs. 2 BGB dem Schuldner überhaupt nicht erlassen werden.

— anders aber die Haftung für den Vorsatz seiner Erfüllungsgehilfen, § 278 Satz 2! —

Seine Haftung für grobe Fahrlässigkeit konnte der Luftfahrzeughalter jedoch in jedem Fall ausschließen.

— Döring Zges. L., S. 208 —

Eine weitere Schranke fand die Zulässigkeit der Enthaftungsklausel allerdings an § 138 Abs. 1 BGB, wonach der Haftungsausschluß nicht gegen die guten Sitten verstoßen dürfte. Ein solcher Verstoß hätte insbesondere dann angenommen werden müssen, wenn die Enthaftung sich als sittenwidrige Ausnutzung einer Monopolstellung dargestellt haben würde.

— Denkschrift, S. 39 —

Über die Frage, wann letzteres der Fall ist, sagt Riezler

— Riezler b. Staudinger 9. Aufl. BA 1. Seite 578 zu § 138 —

zutreffend: Ein nach § 138 unzulässiger Monopolmißbrauch liegt insbesondere in dem vertragsmäßigen Ausschluß einer nach dem Gesetz bestehenden Haftung durch den Verkehrsunternehmer dann, wenn dem Publikum die anderweitige Wahrung seiner Interessen nicht möglich und dieses daher gezwungen ist, sich den gestellten Bedingungen zu unterwerfen. (Vgl. RGZ Bd. 102, S. 396).

Es ist hierbei aber immer darauf zu achten, daß es sich nicht lediglich um die Regelung einer bloßen Unkostenfrage handeln darf, da das an sich noch nicht als sittenwidrige Ausnutzung einer Monopolstellung angesehen werden kann[19]).

Die Frage, ob die Luftfahrtsunternehmungen eine Monopolstellung genießen, dürfte zu verneinen sein. Auch Goedhuis

— Goedhuis, S. 24 —

leugnet die Monopolstellung der Luftfahrtgesellschaften, weil es neben der Luftfahrt noch andere Beförderungsmittel gebe und im übrigen mit Genehmigung des Staates noch andere Luftfahrtgesellschaften eröffnet werden könnten. Der gleichen Ansicht ist Döring.

— Döring a. a. O. —

Als Begründung seines Standpunktes führt er an, daß nicht nur ein „Luft"-Verkehrsmonopol, sondern vielmehr bis zu einem gewissen Grade überhaupt ein Verkehrsmonopol schlechthin für die betreffenden Linien bestehen müßte, was bei dem gleichzeitigen Bestehen von Eisenbahnverbindungen nicht vorliege. Ob dieser Ansicht beigetreten werden kann, erscheint zweifelhaft, da bei der außerordentlichen Geschwindigkeit der modernen Verkehrsflugzeuge bei Flügen über größere Strecken die Geschwindigkeit der Eisenbahn so stark hinter der des Flugzeugs zurückbleibt, daß beide Unternehmungen in diesem Punkte als Beförderungsmittel garnicht mehr in Vergleich gesetzt werden können. Das gilt insbeson-

---

[19]) Ebenso Döring ZgesL. S. 211, der als Zweck der Enthaftungsklausel in ZGesL. S. 208 angibt, die Luftfahrtsgesellschaften hätten durch die Verminderung ihres Risikos die Gesamtunkosten für den Reisenden billiger halten wollen, indem sie ihm zugleich die Möglichkeit des Abschlusses einer Privatversicherung gaben, wovon jedoch nicht wesentlich Gebrauch gemacht wurde.

dere dann, wenn Höhenunterschiede zu überwinden sind, die für das Flugzeug kaum ein Hindernis bedeuten, aber die Fahrzeit der Eisenbahn wesentlich beeinträchtigen. Haidn

— Haidn Diss., S. 14 und 44 —

leugnet, daß eine Monopolstellung der Luftfahrgesellschaft bestünde.

War somit eine Enthaftung von der Verantwortlichkeit aus dem LVG ganz allgemein möglich, so behielt damit der § 19 LVG nur noch eine rein theoretische Bedeutung.

— Döring ALR 1935, S. 1 —

Der Gesetzeszweck war durch die Enthaftung praktisch illusorisch gemacht worden.

— Mayer JW 1928, S. 2810, Riese JW 1929, S. 3441 —

Ein kurzer Einblick in die Rechte anderer Einzelstaaten ergibt, daß auch dort die Haftung zumeist abdingbar ist. Im französischen Recht schließt man aus dem in Artikel 1134 Code Civil festgelegten Grundsatz der Vertragsfreiheit die grundsätzliche Zulässigkeit von Enthaftungsklauseln, soweit sie nicht gegen die ordre public verstoßen. Letzteres sei der Fall, wenn man seine Haftung für Delikte ausschließen wolle.

— vgl. Goedhuis, S. 39 —

Ferner bestimmt Artikel 42 Loi relative à la navigation aérienne du 31 mai 24:

— Le Bulletin des Lois, Nouvelle Série Part Principale 1re Section, + 16²/1924/370—377 No. 24478 —

Art. 42.

Le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises. Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsabilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ et de personnel muni des brevets et certificate régementaires les certificats administratifs spéciaux établissant en faveur de l'aéronef et de son équipage une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire.

Danach kann der Luftfrachtführer die Haftung für sich und seine Leute grundsätzlich ausschließen, ausgenommen die Haftung für den ordnungsmäßigen Zustand des Fahrzeu-

ges und das Vorhandensein der erforderlichen Vorbildung (Führerschein usw.) seiner Leute usw.; dieser an sich für Gütertransporte bestimmte Artikel 42 gilt gemäß Artikel 48 desselben Gesetzes auch für die Personenbeförderung, aber eben nur bezüglich des Verschuldens der Leute des Luftfrachtführers. Die Haftung für sein eigenes Verschulden vermag er nicht auszuschließen.

— vgl. auch Döring ZGes. L., S. 214 —

In der englischen Rechtsprechung wird die Freizeichnungsklausel grundsätzlich für gültig erachtet.

— Revue Générale 1933, S. 315 —

Ferner Enthaftungsklausel der Imperial Airways Ltd., erlassen gemäß Art. 1 § 9 der allgemeinen Beförderungsbedingungen der JATA „Die Luftfahrtunternehmungen behalten sich das Recht vor, Zusatzbedingungen für einzelne Linien und Beförderungen festzulegen. (Nur für nicht internationale Beförderungen).

In der Schweiz ist vorgesehen, daß das Luftfahrtunternehmen sich der Behörde gegenüber verpflichten muß, den Passagieren gegenüber gewisse Haftungen zu übernehmen, andernfalls die Konzession nicht erteilt wird (Art. 27 Bundesratsbeschluß [20]). Die Schweiz regelt die Haftung auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 27. Januar 1920 über die Ordnung des Luftverkehrs. NFL Bd. II, S. 605.

Im polnischen Recht dagegen lautet Artikel 61 Abs. 2 Poln. Ges. u. Verordnungen in deutscher Übersetzung 1928 Nr. 11, S. 241 ff.: „Ungültig sind Verträge, die die Befreiung des Unternehmers von der Haftpflicht oder die Verminderung der obengenannten Summe zum Gegenstand haben."

In Holland ist ein Ausschließen der Haftung für Vorsatz unzulässig, ebenso der Haftungsausschluß für beabsichtigt dolose Nichtausführung eines Vertrages.

— Verstöße gegen Art. 1373 bezw. 1292 holländ. Code Civil —

Jedenfalls kann festgesellt werden, daß sowohl nach dem deutschen Recht als auch nach dem vieler anderer Vertrags-

---

[20]) Artikel 27: Bei Zuteilung der Verkehrsbewilligung für ein Luftfahrzeug kann die Aufsichtsbehörde nach ihrer Wahl vom Träger dieser Bewilligung oder vom Halter des Fahrzeuges oder von beiden die Ausstellung eines Verpflichtungsscheins verlangen, durch welchen der Aussteller die Haftbarkeit im Sinne des Art. 26 übernimmt. Den gleichen Verpflichtungsschein haben die Unternehmungen im Sinne von Art. 26 bei Erteilung der Bewilligung für gewerbsmäßige Ausübung des Luftverkehrs auszustellen.

staaten die Haftung für Beschädigungen anläßlich der Luftbeförderung abgedungen werden konnte. Da die Luftfahrtunternehmungen von dieser Möglichkeit unbeschränkten Gebrauch machten, war der Schutz des reisenden Publikums praktisch außerordentlich gering.

Diesem Umstand bereitete Art. 23 WA ein Ende, nach dem jede Bestimmung des Beförderungsvertrages, durch welche die Haftung des Luftfrachtführers ganz oder teilweise ausgeschlossen oder die im Warschauer Abkommen bestimmte Haftsumme herabgesetzt werden soll, nichtig ist. Dieser Satz erhält eine weitere Festigung durch Artikel 32 Satz 1 W A, in dem alle Bestimmungen des Beförderungsvertrages und alle vor Eintritt des Schadens getroffenen besonderen Vereinbarungen für nichtig erklärt werden, in denen die Parteien durch Bestimmung des anzuwendenden Rechts oder durch Änderung der Vorschriften über die Zuständigkeit Regeln festsetzen, die von denen des Warschauer Abkommens abweichen.

Demnach ist es also dem Luftfrachtführer untersagt, durch eine sogenannte Enthaftungsklausel den Reisenden schlechter zu stellen, als es das Warschauer Abkommen vorschreibt. Daß er ihn besser stellt, ist selbstverständlich zulässig.

Ein solcher Haftungsausschluß könnte auch in einem späteren „Zusatzvertrag" nicht bestimmt werden.

— ebenso Denkschrift, S. 44 —

Die Härte, die Artikel 23 für den Luftfrachtführer zu haben scheint, wird allerdings zum großen Teil wieder durch die in Artikel 22 festgesetzte Höchsthaftungsgrenze ausgeglichen, denn sie ermöglicht es ihm, die oberste Grenze seines Risikos von vornherein zu übersehen und eine entsprechende Versicherung abzuschließen. Zu Artikel 23 W A wirft Goedhuis

— Goedhuis, S. 218 —

die Frage auf, ob im Hinblick auf den dem Luftfrachtführer gemäß § 20 Abs. 1 W A obliegenden Entlastungsbeweis eine Klausel zulässig ist, nach der der Luftfrachtführer, wenn er nur das Vorhandensein bestimmter Umstände nachweist (z. B. Vornahme einer Kontrolle des Flugzeugs vor der Abfahrt usw.), damit bewiesen hat, daß er alle erforderlichen Maßnahmen im Sinne des Art. 20 getroffen habe. Goedhuis erklärt, daß eine solche Klausel zulässig sei, solange sie nicht

auf eine generelle Entlastung des Luftfrachtführers hinausgehe und sich demzufolge mit Artikel 23 W A in Widerspruch setze. Das Letztere ist jedoch m. E. regelmäßig anzunehmen und demgemäß eine solche Klausel ein für alle Mal für nichtig zu halten.

— ähnlich im Ergebnis wohl auch Riese ALR 1934, S. 50 —

Angesichts der Rigorosität, mit der die Luftfahrtunternehmungen Europas bisher von jeder Möglichkeit, sich von Haftungen freizuzeichnen, Gebrauch gemacht haben, dürfte überdies mit Sicherheit anzunehmen sein, daß, wenn die Rechtsprechung zu Artikel 23 W A nicht ganz folgerichtig jede Klausel für nichtig hält, die auch nur mittelbar geeignet ist, die Haftung des Luftfrachtführers auszuschließen oder zu vermindern, in der Praxis der Luftfahrtgesellschaften sofort von der Möglichkeit einer solchen Haftungsbeschränkung Gebrauch gemacht wird — sicherlich nicht zum Vorteil des reisenden Publikums.

Soweit es sich um eine Haftung des Luftfrachtführers handelt, die sich nicht unmittelbar auf das Warschauer Abkommen, sondern auf andere Normen stützt, (gemäß Art. 25 W A ist dies bei vorsätzlichem Verhalten möglich — näheres siehe unten), steht allerdings einem Haftungsausschluß nichts im Wege, da sich Artikel 23 W A selbstverständlich nur auf die Haftung aus dem Warschauer Abkommen erstreckt.

— vgl. Allgem. Bef.Bed. der JATA u. Enthaftungsklausel der Imp. Airways Ltd. —

Insbesondere ist es möglich, die Haftung im Rahmen der §§ 276 Abs. 2 und 138 Abs. 1 BGB für den Zubringerdienst auszuschließen, da der, wie oben dargelegt wurde, nicht mehr zur eigentlichen Luftbeförderung gehört. Eine solche Enthaftungsklausel für alle nicht nach dem Warschauer Abkommen zu ersetzenden Schäden ist in den Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa

— DLHP Art. 18 § 5 —

enthalten. Es heißt dort: „Soweit eine Haftung in diesen Beförderungsbedingungen nicht ausdrücklich übernommen ist, ist jede Haftung der Luftfahrtunternehmen, ihrer Angestellten und derjenigen Personen und Unternehmen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedienen, sowie der Agenturen ausgeschlossen. Der Fluggast verzichtet auf eine weitergehende Haftung ausdrücklich für sich und alle Personen, die aus einem Unfall oder Schaden, der ihn, sein Reise-

gepäck oder die sonst von ihm mitgeführten Gegenstände betrifft, Rechte herleiten können. Dies in gleicher Weise für unmittelbare und mittelbare Schäden und für alle Ansprüche, gleichviel aus welchem Rechtsgrunde sie hergeleitet werden und ob der Unfall oder Schaden unmittelbar oder mittelbar im Zusammenhang mit der Beförderung in, insbesondere auch auf dem Wege zum oder vom Flughafen entstanden ist. Jede Annahme von Fluggästen und Reisegepäck erfolgt nur mit dieser Maßgabe."

Die umsichtige und ausführliche Fassung dieser Vorschrift zeigt, wie sehr die Gesellschaft bemüht ist, jede Haftung abzuwehren, von der sie sich überhaupt nach den Vorschriften der Gesetze zu befreien vermag.

Schließlich mag noch auf die Frage eingegangen werden, ob eine zulässige Enthaftungsklausel auch dann wirksam ist, wenn der Reisende die Sprache, in der die Bedingungen des Luftfahrtunternehmens abgefaßt sind, überhaupt nicht versteht. Daß jemand, der mit einem Unternehmen kontrahiert, von dem allgemein bekannt ist, daß es Beförderungsbedingungen herausgegeben hat und nur nach diesen abzuschließen pflegt, deren Inhalt gegen sich gelten lassen muß, ist anerkannten Rechts.

— RGZ 13, 77; 58, 155; 60, 40; Warneyer 1915, S. 56; OLG 41, S. 216 —

Man muß das billigerweise auch auf die Fälle ausdehnen, in denen ein der Sprache des Landes unkundiger Ausländer den Beförderungsvertrag abschließt: Gerade daraus, daß er den Vertrag schließt, ohne sich die ihr dem Sinne nach unbekannten Beförderungsbedingungen verdolmetschen zu lassen, dürfte regelmäßig sein Einverständnis mit ihrem Inhalt, soweit er nach Gesetz und guter Sitte zulässig ist, anzunehmen sein, — insbesondere, da er weiß, daß die Luftfahrtunternehmungen behördlicherseits kontrolliert werden und infolgedessen der Inhalt der Beförderungsbedingungen wahrscheinlich keine unzulässigen Vorschriften enthalten wird.

— ebenso Goedhuis, S. 28; a. M. eine von Prochason, S. 141 zitierte Entscheidung des Prager Gerichtshofs vom 26. 10. 1927 —

Wenn nun der Beförderungsvertrag eine dem Artikel 23 WA zuwiderlaufende, also nichtige Enthaftungsklausel enthält, wird dann dadurch der gesamte Beförderungsvertrag nichtig? Nach deutschem Recht wäre es gemäß § 139 BGB anzunehmen, wenn der Luftfrachtführer den Ver-

trag nicht ohne eine solche Enthaftungsklausel geschlossen haben würde. Das Warschauer Abkommen bestimmt jedoch um die dadurch für den Reisenden entstehenden Härten zu vermeiden und den Luftfrachtführer zur Einhaltung des Abkommens zu zwingen, daß die Nichtigkeit der Enthaftungsklausel nicht die Nichtigkeit des Vertrages zur Folge hat, daß dieser vielmehr den Vorschriften des W A unterworfen bleibt. Das ist eine wesentliche Abweichung von dem bisherigen deutschen Recht.

— Denkschrift, S. 45 —

Das Warschauer Abkommen hat sich schließlich noch mit der Frage beschäftigen müssen, ob der Reisende, wenn er Schadensersatz verlangt, den die Höchstbeträge des Warschauer Abkommens überstei genden Schaden nach den vielleicht weitergehenden Vorschriften des Rechtes eines Vertragsstaates geltend machen kann. Diese Möglichkeit ist in Art. 24 Abs. 2 W A für den Reisenden grundsätzlich ausgeschlossen worden, da es andernfalls dem Luftfrachtführer doch nicht möglich gewesen wäre, die möglichste oberste Grenze seines Risikos einwandfrei zu erkennen. Überdies würde, wollte man weiterhin neben dem Warschauer Abkommen stets auch die Anwendung von Landesrecht zulassen, damit die mühsam erreichte Rechtsvereinheitlichung wieder illusorisch werden.

— so auch Riese JW 1932, S. 3442 —

Mit dieser endgültigen Festsetzung der obersten Grenze für die Haftung des Luftfrachtführers hat die Norm des § 24 Abs. 2 W A an sich ihren Zweck erreicht. Es konnte daher im letzten Satz des Artikel 24 W A dem Landesrecht überlassen bleiben, zu entscheiden, wer schadensersatzberechtigt ist, da, selbst wenn mehrere Personen wegen des Unfalls des Reisenden nach ihrem Landesrecht Ansprüche gegen den Luftfahrunternehmer hätten, dieser ihnen allen zusammen wegen der Verletzung eines Reisenden doch insgesamt nur auf die Summe von 125.000 Franken bezw. 20.000 RM. haften würde. (Siehe oben S.). Der Personenkreis der als Kläger in Betracht kommenden Ersatzberechtigten ist also unbeschränkt geblieben, das Haftungsmaß dagegen wurde begrenzt.

Nur in einem Falle erschien es unbillig, die Haftung des Luftfrachtführers von vornherein auf einen Betrag zu beschränken, nämlich dann, wenn der Luftfrachtführer oder einer seiner Leute den Schaden vorsätzlich herbeigeführt

haben. In diesem Falle wäre es unbillig, sie noch besonders schützen zu wollen. Artikel 25 W A läßt daher jede weitergehende Haftung nach dem nationalen Recht der einzelnen Vertragsstaaten eintreten, wenn der Luftfrachtführer oder einer seiner Leute (in Ausführung ihrer Verrichtung) den Schaden vorsätzlich oder „durch eine Fahrlässigkeit herbeigeführt haben, die nach dem Recht des angerufenen Gerichts dem Vorsatz gleichsteht."

Es fragt sich, welche Art von Fahrlässigkeit mit den in Artikel 25 W A enthaltenen Worten gemeint ist. Insbesondere muß erörtert werden, ob nur grobe Verstöße gegen die anzuwendende Sorgfaltspflicht oder auch leichtere hierunter fallen. Nach dem ganzen Sinn der Fälle, der bereits oben dargelegt wurde, wird man sich dahin entscheiden müssen, daß nur ganz grobes Verschulden dem Vorsatz im Sinne des Artikel 25 W A gleichgestellt werden kann.

— ebenso Riese ALR 34, 50, Döring ALR 35, 5 —

So bringt denn auch die Denkschrift

— Denkschrift, S. 46 —

zum Ausdruck, daß hierbei nicht an die Fälle gedacht ist, „in denen das Landesrecht — wie in §§ 276, 828 BGB — an Vorsatz und Fahrlässigkeit die gleichen Rechtsfolgen geknüpft, vielmehr an die Fälle, in denen gewisse Rechtsfolgen grundsätzlich nur bei Vorsatz eintreten, dem Vorsatz aber besonders schwere Grade der Fahrlässigkeit gleichgestellt sind" [21]).

Bei einer Revision des Warschauer Abkommens wird die Frage wiederum erörtert werden müssen, wie weit man das in Art. 25 W A nur unklar umschriebene Verschulden fassen will. Döring

— Döring ALR 35, 5 —

hat eine über das Warschauer Abkommen hinausgehende Haftung nur dann befürwortet, wenn der Luftfrachtführer oder seine Leute v o r s ä t z l i c h handelten, indem er erklärt, daß eine Haftung für grobe Fahrlässigkeit angesichts der großen Zahl der mit einem modernen Verkehrsflugzeug beförderten Reisenden untragbar sei. Eine solche Regelung dürfte den Interessen der Luftfrachtführer gerecht werden und auch für die Reisenden keine unbillige Härte bedeuten. Allerdings wird die Grenze zwischen Vorsatz und grober Fahrlässigkeit, da sie lediglich im subjektiven Moment liegt, im Einzelfalle

[21]) Eine klare Begrenzung auf die grobe Fahrlässigkeit bringt übrigens Polen in Art. 61 Abs. 3 des Gesetzes vom 14. 3. 28.

nicht immer klar zutage treten, so daß die Gefahr einer gewissen Rechtsunsicherheit bestehen bleiben dürfte. Sollte man bei neuerlichen Verhandlungen über eine Änderung des Warschauer Abkommens der Ansicht sein, die neben dem Warschauer Abkommen bestehende Haftung nach einzelstaatlichem Recht auch im Falle der groben Fahrlässigkeit eintreten zu lassen, so ist hierfür, um dem Luftfrachtführer nicht jede Möglichkeit wirtschaftlicher Vorausberechnung zu nehmen, vielleicht auch die Einführung einer Höchsthaftungssumme anzustreben

— ebenso Goedhuis, S. 225, der die doppelte Haftungsgrenze des W A hierfür einführen will. —

In diesem Umfange kann also auch bei internationalen Luftbeförderungen — der Begriff ist aus § 1 W A zu entnehmen — noch das nationale Recht der einzelnen Vertragsstaaten Anwendung finden. Solche Fälle werden sich zwar selten ereignen, aber es bleibt immerhin zu bedauern, daß hier die durch das Warschauer Abkommen angestrebte Vereinheitlichung des Luftprivatrechtes eine empfindliche Lücke aufweist. Wenn oben bei der Untersuchung des vom Luftfrachtführers zu führenden Entlastungsbeweises für seine Leute die Frage aufgeworfen wurde, ob er für diese auch dann haftet, wenn der angerichtete Schaden von ihnen „gelegentlich der Luftbeförderung" herbeigeführt wurde, so ist für Artikel 25 W A diese Frage geklärt, indem — was man bei Artikel 20 W A auch hätte tun sollen — festgesetzt worden ist, daß sie den Schaden in „Ausführung" (à l'exercice) ihrer Verrichtung verursacht haben müssen.

Außer den in Artikel 25 W A vorgesehenen Fällen v o r s ä t z l i c h e n Verhaltens gibt es aber noch weitere Möglichkeiten, die dem Luftfrachtführer den Vorteil der im Warschauer Abkommen vorgesehenen Haftungsbeschränkungen nehmen. Das ist zunächst der Fall des Artikels 3 Abs. 2 Satz 2 W A, wonach der Luftfrachtführer sich nicht auf die Bestimmungen des Warschauer Abkommens berufen kann, die seine Haftung ausschließen oder beschränken, wenn er einen Reisenden zur Luftbeförderung zugelassen hat, o h n e d a ß e i n F l u g s c h e i n a u s g e s t e l l t w o r d e n i s t. Das Gleiche gilt gemäß Art. 4 Abs. 4 Satz 2 bei der Beförderung von Reisegepäck, wenn es unterlassen wurde, einen F l u g g e p ä c k s c h e i n a u s z u s t e l l e n oder ein solcher zwar ausgestellt wurde, aber nicht mit einer Nummer versehen worden ist oder Anzahl und Gewicht der Gepäckstücke nicht angibt oder nicht die Angabe enthält, d a ß d i e B e f ö r d e r u n g d e r

Haftungsordnung des Warschauer Abkommens unterliegt. Ebenso ist die Rechtslage, wenn der Luftfrachtführer bei Beförderung von Gütern das Gut annimmt, ohne daß ein Luftfrachtbrief ausgestellt worden ist, oder er einen solchen zwar ausgestellt hat, aber gewisse wesentliche Punkte der in Artikel 8 unter a) bis i) und Q) enthaltenen Angaben fehlen.

— Artikel 9 W A —

Durch den Wegfall der zu seinen Gunsten bestehenden Beschränkungen des W A

— er unterliegt aber im übrigen nach dem W A, nur eben diese „Beschränkungen" gelten nicht, vergl. Riese ALR 34, 47 —

wird der Luftfrachtführer generell in solchem Umfang schlechter gestellt, daß es nicht recht verständlich ist, warum man als Folge der Außerachtlassung einiger Formalitäten derartige Nachteile eintreten läßt, insbesondere da sich gerade bei der schnellen Abfertigung im Luftverkehr leicht solche kleinen Fehler ereignen können. Bei einer Revision des Warschauer Abkommens sollte man sich fragen, ob diese rigorosen Anordnungen aufrecht erhalten werden sollen, die mit Recht von vielen als zu streng und unnatürlich angesehen werden.

— Wüstendorfer DJZ 1930, S. 943; Riese ALR 34, 47; Döring ALR 1935, S. 10; ähnlich Sack in „Air Law Review" 1933, S. 378 —

Schließlich bleibt noch festzustellen, wie lange der Luftfrachtführer mit einer Inanspruchnahme seitens des Reisenden rechnen muß. Während das BGB in § 852 für unerlaubte Handlungen eine Verjährungsfrist von drei Jahren, das LVG in § 25 eine solche von zwei Jahren festsetzt, ist in § 20 W A eine Ausschlußfrist von zwei Jahren vorgesehen. Diese Frist bezieht sich wie aus ihrer Stellung im dritten Kapitel des W A hervorgeht, lediglich auf die auf die Haftung des Luftfrachtführers gestützten Klagen.

— ebenso Denkschrift, S. 47 —

Die Frist beginnt gemäß § 20 Abs. 1, S. 2 W A mit dem Tage, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte ankommen sollen, oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist. Diese Bestimmungen sind in die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa

wörtlich übernommen. Die Berechnung der Frist richtet sich gemäß Art. 29 Abs. 2 W A nach dem Recht der Einzelstaaten.

Warum hat man im Warschauer Abkommen anstatt der sonst üblichen Verjährungsfrist eine Ausschlußfrist eingeführt? Das geschah, weil man vermeiden wollte, daß nach dem Recht der einzelnen Vertragsstaaten die Frist durch gewisse Umstände gehemmt oder unterbrochen wird. Eine solche Verlängerung der Dauer seiner Haftung wäre für den Luftfrachtführer nicht voraussehbar, und es kann ihm nicht zugemutet werden, noch jahrelang mit einer Inanspruchnahme rechnen zu müssen, weil vielleicht nach dem Rechte eines der Staaten, in denen er verklagt werden kann, eine Hemmung oder Unterbrechung der Verjährung eingetreten ist.

4. Das Verfahren.

Für das Verfahren über eine auf Grund des Warschauer Abkommens angestrebte Klage spielt insbesondere die Verteilung der Beweislast eine Rolle. Diese regelt sich nach den Vorschriften des W A: Der Reisende muß zunächst beweisen, daß er einen Unfall erlitten hat, daß dieser auf den Flug als solchen und nicht etwa auf ein sonstiges Ereignis zurückzuführen ist, wie etwa auf eine Schlägerei zwischen den Reisenden, dürfte prima facie zu vermuten sein. Vergl. S. 12. Den Reisenden trifft ferner die Beweislast für die Kausalität des Unfalls für seinen Schaden und schließlich der Beweis für Art und Umfang des Schadens selbst. Demgegenüber muß der Luftfrachtführer sich gemäß § 20 W A exkulpieren (näheres siehe S. 18 zu Art. 20 WA). Bei der verhältnismäßigen Leichtigkeit, mit der der Entlastungsbeweis geführt werden kann, ist die Rechtslage des Luftfrachtführers im Prozeß m. E. keine sehr ungünstige. Die Verteilung der Beweislast für das Verschulden ist auch aus dem Grunde nicht unbillig, weil es für den Reisenden außerordentlich schwer wäre, seinerseits den Beweis für ein Verschulden des Luftfrachtführers oder seiner Leute zu erbringen.

Behauptet der beklagte Luftfrachtführer, daß ein Verschulden des Reisenden bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hätte (Art. 21 W A), so hat er es zu beweisen. „Pflicht des Richters ist es, die Betriebsgefahr des Luftfahrzeuges mit der Handlungsweise des Verletzten oder mit der ihm gleich-

stehenden in freier, der Verkehrsanschauung und Lebenserfahrung entsprechender Würdigung zu vergleichen. Das Mitverschulden ist nicht von Amts wegen, sondern nur auf Einrede des Ersatzpflichtigen zu berücksichtigen. Der Haftpflichtige muß das Verschulden des Verletzten behaupten und beweisen.

— vgl. Goedhuis, S. 236 ff.; Denkschrift, S. 47 —

Eine Umkehrung der Beweislast tritt nur dann ein, wenn äußere Umstände bereits die Annahme eines regelwidrigen Verhaltens des Verletzten rechtfertigen.

— RGZ 114, 73 —

Für die Klage stehen dem Ersatzberechtigten gemäß Art. 28 WA mehrere Gerichtsstände zur Verfügung, nämlich der Wohnsitz des Luftfrachtführers, der seiner Hauptbetriebsleitung bezw. derjenigen Geschäftsstelle, durch die der Vertrag abgeschlossen worden ist, und schließlich das Gericht des Bestimmungsortes. Auch diese Vorschrift gilt, wie aus ihrer Stellung im dritten Kapitel des Warschauer Abkommens zu entnehmen ist, nur für Klagen, die die Haftung des Luftfrachtführers zum Gegenstand haben.

— Schleicher 33 zu § 20, S. 109 —

Die genannten Gerichtsstände kommen jedoch nur dann in Betracht, wenn die Gerichte zugleich in dem Lande eines der Vertragsstaaten des W A liegen. (Art. 29 W A). Diese Bestimmung hat ihren Grund darin, daß auf diese Weise dafür gesorgt werden soll, daß das W A auch tatsächlich angewendet wird.

— ebenso Denkschrift, S. 47 —

Der Umstand, daß dem Ersatzberechtigten bei internationalen Beförderungen (Art. 1 W A) also zumeist zwei oder sogar drei in verschiedenen Ländern gelegene Gerichte zur Verfügung stehen, bringt allerdings gewisse Schwierigkeiten mit sich. Einmal fehlt es im W A an jeder Vereinbarung über die Frage, wie die in dem einen Lande erlassenen Urteile in dem anderen vollstreckt werden sollen, während doch gerade in der Vollstreckbarkeit sich erst der wahre Wert eines Leistungsurteils zeigt. Wenn sich also das Vermögen des verklagten Luftfrachtführers in einem anderen Lande als dem des angerufenen Gerichts befindet, so ist die Zulässigkeit einer Zwangsvollstreckung zumeist noch von der besonderen Bestimmung dieses Staates abhängig.

— Denkschrift, S. 47 —

Immerhin ist zuzugeben, daß eine internationale Regelung dieser Frage nur unter großen Schwierigkeiten erzielt werden könnte.

— vgl. für das deutsche Recht § 722 ZPO —

Eine weitere Schwierigkeit ist die, dafür Sorge zu tragen, daß der Luftfrachtführer, falls mehrere Ersatzberechtigte vorhanden sind, nicht über die Höchstsumme von 125.000 Franken belastet wird. Wie schwierig es sein dürfte, dieses Ziel immer zu erreichen, zeigt das von Goedhuis

— vgl. zum obenstehenden auch Goedhuis, S. 235; Riese ALR 34, 51 —

angeführte Beispiel, daß drei unterhaltsberechtigte Söhne wegen der Tötung ihres Vaters klagen: Wenn jeder von ihnen in einem anderen Lande klagt und jeder die Höchstsumme verlangt, wie soll es dann praktisch erreicht werden, daß der Luftfrachtführer nicht dreimal auf die volle Höhe verurteilt wird? Dieses Bedenken wird auch in der Denkschrift

— Goedhuis a. a. O. —

hervorgehoben. Hier weist das W A eine empfindliche Lücke auf.

Endlich aber bleibt noch der Mangel, daß die Rechte der einzelnen Vertragsstaaten in vielen Punkten voneinander abweichen und es infolgedessen von außerordentlicher Erheblichkeit sein kann, bei welchem der ihm zur Verfügung stehenden Gerichte der Ersatzberechtigte seine Klage erhoben hat. Man denke etwa an Artikel 21 W A, wo die Berücksichtigung des mitwirkenden Verschuldens dem Recht der Einzelstaaten überlassen bleibt. Bei der oben S. 21 dargelegten Verschiedenheit der Auffassung — man denke etwa an die Rechtsauffassung Englands und Frankreichs — können unbilligerweise ganz verschiedene Urteile gefällt werden, obgleich es sich um ein und dieselbe Sache handelt. Von einer bereits erreichten „Rechtsvereinheitlichung" würden die Parteien eines solchen Rechtsstreites nicht überzeugt sein.

— Denkschrift 47 —

Es kommt hinzu, daß man es unterlassen hat, im W A zu bestimmen, in welchem Zeitpunkt das Wahlrecht des Ersatzberechtigten zwischen den ihm zur Verfügung stehenden Gerichtsständen aufhören soll.

Bei einer Neuregelung des W A dürfte es allerdings leb-

haft umstritten werden, welches der möglichen Gerichte für allein zuständig erklärt werden soll. Würde man das Gericht des Landes wählen, in dem sich der Unfall ereignet hat, so müßte man damit rechnen, daß man in exotischen Ländern mit ebenso exotischen Richtern verhandeln muß.

— vgl. Goedhuis, S. 207 ff. —

Die gleiche Möglichkeit besteht aber auch, wenn man lediglich die Gerichte des Bestimmungsorts, des Abflugsorts oder des Orts der Vertragsschließung für zuständig erklärt. Es ist verwunderlich, warum es bisher in keiner Weise angestrebt wurde, wegen der so bestehenden Schwierigkeiten einen internationalen Gerichtshof zu bilden und das gesamte W A daraufhin auszurichten. Um allen Parteien gerecht zu werden, könnte die Liste der ständigen Richter Angehörige aller Vertragsstaaten enthalten und die Zusammensetzung des jeweils anzuwendenden Gremiums nach Nationalität und Heimatrecht der beteiligten Parteien erfolgen.

— Goedhuis, S. 233 —

Allerdings ist es nach Landesrecht möglich, n a c h dem Unfall eine anderweitige Vereinbarung über den Gerichtsstand zu treffen.

— Bereits enthalten in verschiedenen Vorschlägen:
z. B. Rumäniens, Archiv für Luftrecht — [22])

Von dieser Möglichkeit dürfte jedoch nur geringer Gebrauch gemacht werden, denn n a c h dem Unfall, d. h. wenn sich die Parteien bereits streiten, dürfte eine „Einigung" zwischen ihnen wohl überhaupt in keinem Punkt zu erzielen sein. Überdies: Wenn nur eines der ihm zur Verfügung stehenden Gerichte seinen Zwecken dienlich scheint, warum soll der Kläger sich „einigen", wo e r doch das Recht hat, zwischen den in Artikel 28 W A aufgezählten Gerichten zu wählen?

Das Verfahren vor dem angerufenen Gericht richtet sich gemäß Artikel 28 Abs. 2 W A nach den in jenem Lande geltenden Gesetzen.

— eine vorher getroffene Vereinbarung wäre gemäß Artikel 32 W A nichtig. —

---

[22]) Vorschlag von Balbo, Bukarester Luftturistik-Tagung b/Höpner ALR Bd. II, 1932, S. 99.

II. Haftung für Reisegepäck und Güter.

1. Der zum Ersatz verpflichtende Tatbestand.

Gemäß Artikel 18 W A hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von aufgegebenem Reisegepäck oder von Gütern entsteht, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist. Die Absätze 2 und 3 des Artikels 18 W A erläutern den Ausdruck „Luftbeförderung" noch genauer und bringen seine zeitliche und örtliche Begrenzung.

In diesem Teil der Untersuchung bedürfen diejenigen Umstände, bezüglich deren sich keine Abweichung von der oben gegebenen Darstellung der Haftung für Tötung und Verletzung von Reisenden ergeben, keiner besonderen Erörterung mehr. Vielmehr sind die Untersuchungen auf diejenigen Punkte zu beschränken, die gegenüber dem Recht des Reisenden Abweichungen mit sich bringen.

Ort und Zeit des Ereignisses sind, wie schon erwähnt, in Artikel 18 W A näher umschrieben. Wie Goedhuis mitteilt,

— Goedhuis, S. 149 ff. —

ist in diesem Punkte bereits im Vorentwurf zum W A ein Unterschied zwischen Reisenden und Gütern gemacht worden, indem für diesen erst das Betreten des Flugplatzes selbst, für die Güter aber auch noch die Ab- und Auslieferung innerhalb des Haftungsrahmens des Luftfrachtführers lag. Eine konkretere Begriffsbestimmung des Zeitraums der Luftbeförderung verbunden mit einer zu Lasten des Luftfrachtführers gehenden Beweispflicht rechtfertigt sich für die Beförderung von Gütern auch dadurch, daß der Reisende, der wegen seines eigenen Unfalls klagt, dessen Umstände näher anzugeben und zu beweisen vermag, während der Absender eines Frachtgutes nicht feststellen kann, an welchem Punkte der Beförderung die Beschädigung, Zerstörung usw. eingetreten ist.

— ebenso Riese JW 1929, S. 3442; Goedhuis, S. 150 —

Eine genaue Abgrenzung des Zeitraums der Luftbeförderung war für die Güter außerdem noch deswegen erforderlich, weil man andernfalls Gefahr gelaufen wäre, die Wirkungen des W A auf den Transport durch Unternehmungen auszudehnen, die nicht Luftfrachtführer sind, z. B. auf die Post.

— siehe auch Denkschrift, S. 41 —

Aus diesem Grunde bestimmt Artikel 18 Abs. 2 W A, daß der Ausdruck „Luftbeförderung" den Zeitpunkt und -raum umfaßt, während dessen das Reisegepäck oder die Güter sich „auf einem Flughafen an Bord eines Luftfahrzeuges oder bei Landung außerhalb eines Flughafens an einem beliebigen Orte unter der Obhut des Luftfrachtführers" befinden und fügt in Absatz 3 ausdrücklich hinzu, daß dieser Zeitraum k e i n e Beförderung zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens umfaßt. Schließlich wird noch eine Beweisregel hinzugefügt: Wenn eine solche Beförderung zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens „bei Ausführung des Luftbeförderungsvertrages zum Zwecke der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung" erfolgte, so wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, daß der Schaden durch ein während der „Luftbeförderung" eingetretenes Ereignis verursacht worden sei.

Zur Auslegung dieser Vorschriften kann im einzelnen folgendes festgestellt werden:

Unter „Flughafen" im Sinne dieser Stelle des W A sind sowohl Land- als auch Wasserflughäfen zu verstehen. Der französische Text sagt aérodrome und nicht aéroport. Wie die Denkschrift

— Denkschrift, S. 41, Anm. 1 —

richtig feststellt, ist die deutsche Übersetzung „Flughafen" dem Sprachgebrauch des LVG und der LVO angepaßt. Fraglich erscheint es, ob man das U m l a d e n der Güter von einem Luftfahrzeug in ein anderes als eine Beförderung zu Lande

— so Goedhuis, S. 164 oben —

ansehen will oder nicht. M. E. kommt es darauf an, daß tatsächlich das Gut außerhalb eines Flughafens auf dem Land- oder Wasserwege nach einem anderen Ort b e f ö r d e r t wird,

— so auch Denkschrift, S. 41 —

während das bloße Umladen von einem notgelandeten Flugzeug in das neben ihm befindliche Hilfsflugzeug den Zeitpunkt der Luftbeförderung nicht unterbricht. Genau so würde bei einem vorzeitigen Abbruch des Fluges das Gut solange innerhalb des Zeitraumes der Luftbeförderung befindlich sein, als es nicht von einem anderen Transportmittel tatsächlich zum Weitertransport übernommen worden ist.

— ebenso Denkschrift, S. 41 —

Die Bestimmungen des W A über den Begriff der Luftbeförderung für Güter sind in die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa übernommen worden.

— DLHP Artikel 18 § 3 Satz 2 u. 3 für Reisegepäck, DLHG Art. 19 § 2 für Güter. —

2. Die Schuldfrage.

Auch hier ist eine Entlastung gemäß Art. 20 W A möglich. Ja über die bei der Beschädigung von Reisenden gegebene Entlastungsmöglichkeit hinaus bestimmt Artikel 20 Abs. 2 W A: „Bei der Beförderung von Gütern und Reisegepäck tritt die Ersatzpflicht nicht ein, wenn der Luftfrachtführer beweist, daß der Schaden durch fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeugs entstanden ist, und daß er und seine Leute sonst alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben." Diese Vorschrift ist geeignet, den Luftfrachtführer bei der Beförderung von Gütern besser zu stellen, als er bei der Beförderung von Reisenden gestellt ist, indem er sich hier durch den Nachweis entlasten kann, daß ein Navigationsfehler im Sinne des Artikel 20 Abs. 2 W A vorliegt.

— Kilkowski Diss. bemerkt zutreffend, daß, wie die Umkehrung der Beweislast eine Verschärfung der Verschuldenshaftung des Luftfahrtführers darstellt, Art. 20 Abs. 2 W A dagegen wieder eine Abschwächung mit sich bringt. —

Es fragt sich nur, ob diese unterschiedliche Behandlung von Reisenden und Gütern gerechtfertigt ist. Die Begründung, daß bei der Verletzung von Reisenden, gäbe man in Abs. 1 des Art. 20 W A die gleiche Entlastung wegen eines vorgefallenen Navigationsfehlers, keine Fälle übrig bleiben würden, in denen der Luftfrachtführer einem Reisenden tatsächlich haftet, dürfte nicht stichhaltig sein. Vielmehr gibt es genug Fälle, in denen Reisende verletzt werden, ohne daß es sich um eine fehlerhafte Lenkung, Führung oder Navigation des Luftfahrzeuges handelt.

— ebenso Riese ALR 34, 49; Goedhuis sucht das gleiche Ergebnis mittels der Unfallstatistik zu erreichen, S. 188 ff., die aber keine unbedingt zwingend. Schlüsse zuläßt. — [23])

Die Entlastungsmöglichkeit aus Artikel 20 Abs. 2 W A ist vielmehr der billige Ausgleich für ein Plus an Haftung, das

[23]) Siehe Anhang B.

dem Luftfahrtführer bei der Beförderung von Gütern im Gegensatz zu der von Reisenden obliegt; der kommerziellen Haftung für eine ordnungsgemäße Einladung und Verstauung. Da das Verstauen der Güter keine Navigation oder ein ähnlicher Vorgang ist, muß der Luftfrachtführer bei schuldhaft ordnungswidriger Verstauung jedenfalls haften,

— Riese ALR 34, 49 —

eine Haftung, die ihn im Falle der Beförderung von Reisenden nicht trifft. Es ist nur billig, ihm als Ausgleich dafür die Haftung für Navigationsfehler seiner Leute abzunehmen.

— wie hier auch Denkschrift, S. 42 —

Ein weiterer Anlaß

— Denkschrift, S. 43 —

für diese Regelung war der, daß man im allgemeinen die Erfahrung gemacht hat, daß die Gerichte allein aus der Tatsache, daß das Navigationsmanöver mißglückt, schließen, daß es auch unzweckmäßig gewesen sei. Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa

— DLHP Art. 19 § 2 Satz 3 für Reisegepäck, DLHG Art. 20 § 1 Abs. 3, Satz 2 für Güter —

haben die Regelung des Warschauer Abkommens wörtlich übernommen.

Die Begriffe Lenkung, Führung und Navigation entsprechen den Funktionen des Kommandanten, Piloten und Navigationsoffiziers.

— Goedhuis, S. 191; Denkschrift, S. 43 —

Es bestehen keine Bedenken, auch ein Versehen des Bordtelegrafisten als einen Navigationsfehler anzusehen.

— so auch Goedhuis, a. a. O. —

Nach dem Wortlaut des Artikel 20 W A würde unbilligerweise eine Entlastung des Luftfrachtführers nicht möglich sein, wenn der Schaden durch fehlerhafte Navigation entstanden ist und er oder seine Leute die erforderlichen Maßnahmen zur Vergütung des Schadens deswegen nicht getroffen haben, weil sie sie nicht treffen konnten. Man hat es offenbar übersehen, daß die letzteren Worte, die in Abs. 1 Art. 20 W A enthalten sind, verständigerweise auch in Absatz 2 aufgenommen werden können. Das müßte bei einer Revision des Warschauer Abkommens nachgeholt werden, da kein

Grund ersichtlich ist, warum solche Notstandsfälle den Luftfrachtführer zwar von der Haftung für Reisende, nicht aber von der für Güter befreien können.

— wie hier auch Goedhuis, S. 192 —

Ein Mitverschulden des Absenders des Gutes an dem Unfall ist, wie auch bei der Verletzung eines Reisenden gemäß Art. 21 W A beachtlich und daher auch von der Deutschen Lufthansa in ihren Beförderungsbedingungen ausdrücklich festgelegt.

— DLHG Art. 20 § 1 Abs. 4 —

3. Die Haftung.

Die Frage, an wen sich der Ersatzberechtigte halten soll, will er seinen Schaden ersetzt haben, ist für den Fall der Güterbeförderung speziell in Art. 30 Abs. 3 W A geregelt. Zunächst gilt auch hier der Abs. 1 des Art. 30 W A, wonach bei mehreren aufeinanderfolgenden Luftfahrzeugführern jeder von ihnen den Bestimmungen des W A unterworfen ist und als eine der Vertragsparteien gilt, soweit sich der Beförderungsvertrag auf den Teil der Beförderung bezieht, der unter seiner Leitung ausgeführt wird.

— das ist fast wörtlich übernommen in DLHG Art. 19 § 1 —

Da nun eine größere Anzahl aufeinanderfolgender Luftfrachtführer an einem über weitere Strecken führenden Transport von Gütern beteiligt sein kann, haben die Verfasser des W A in Abs. 3 des Artikels 30 festgelegt, daß der Absender den ersten, der Empfänger, der die Auslieferung verlangen kann, den letzten und außerdem jeder von ihnen denjenigen Luftfrachtführer in Anspruch nehmen kann, welcher die Beförderung ausgeführt hat, in deren Verlauf die Zerstörung usw. erfolgt ist. Diese Fassung ist nicht recht klar und steht mit anderen Stellen des Abkommens in Widerspruch. Gesetzt den Fall, daß das Gut, wenn auch beschädigt, am Bestimmungsort ankam, so hat der Absender gemäß Art. 12 Abs. 4 Art. 13 W A keine Rechte mehr bezüglich des Gutes, da mit dessen Ankunft am Bestimmungsort die Rechte des Empfängers entstehen und im gleichen Zeitpunkt die des Absenders erlöschen. Wie soll da der Absender noch irgend jemanden „in Anspruch" nehmen können, wo er doch keine Rechte mehr hat?

— Alle diese Schwierigkeiten werden von Goedhuis, S. 241 ff. eingehend behandelt —

Wenn aber andererseits das Gut unterwegs verloren ging oder aus anderem Grunde am Bestimmungsort nicht eintraf, so sind gemäß Art. 13 W A Rechte des Empfängers überhaupt nicht entstanden. Es ist auch nicht einzusehen, inwiefern alsdann der Empfänger die Luftfrachtführer in Anspruch nehmen könnte. Der Fall also, daß derjenige Luftfrachtführer, in dessen Transportabschnitt sich der Unfall ereignete, von beiden, dem Absender u n d dem Empfänger in Anspruch genommen werden kann, ist nicht denkbar.

Das W A enthält auch keine Bestimmung darüber, ob und gegen wen dritte Personen, die weder Absender noch Empfänger sind, ihre Ansprüche gegen den oder die Luftfrachtführer geltend machen können. Man denke an den Fall, daß der Absender ein einem Dritten gehörendes Gut an einen Kommissionär sendet, der es für den Dritten verkaufen soll. Soll der durch den Verlust des Gutes geschädigte Eigentümer überhaupt keine Ansprüche gegen einen der Luftfrachtführer geltend machen können? Die Regelung des Artikel 30 Abs. 3 W A erscheint insofern als zu wenig ausführlich und der Vergleich mit den anderen Bestimmungen des Abkommens nicht in allen Teilen ganz klar.

Der Umfang des bei Verlust und Beschädigung von Gütern zu leistenden Ersatzes wird in Artikel 22 Abs. 2 W A auf den Betrag von höchstens 250 Franken für das Kilogramm festgesetzt. Während man ursprünglich

— vgl. Goedhuis, S. 210 —

die Gesamthaftungssumme nicht nach dem Gewicht des Gutes, sondern nach der Stückzahl festsetzen wollte, ist man hiervon auf Grund der Erwägung wieder abgegangen, daß eine Berechnung nach Gewicht es dem Luftfrachtführer leichter macht, festzustellen, wie hoch sein gesamtes Risiko an der übernommenen Ladung ist. Das LVG setzt in § 23 Ziff. 3, wenn Sachen beschädigt werden, als Höchstsumme den Betrag von insgesamt 5000 RM. fest. Eine solche Gesamtsumme brauchte im W A nicht bestimmt zu werden, da der Luftfrachtführer schon aus dem ihm bekannten Gewicht des Gutes sein Risiko zu errechnen vermag [24]). Gemäß der in § 2 des Durchführungs-

[24]) Um wieviel genauer und für den Luftfrachtführer übersehbar sind doch solche festen Haftungssummen gegenüber Begrenzungen, wie sie etwa das Frachtrecht des BGB in § 430 durch den Begriff des „gemeinen Handelswertes" oder das tschechische Recht § 30 Abs. 4 durch den Begriff des „gemeinen Schätzungspreises" aufstellt.

gesetzes vom 15.12.33 festgesetzten Umrechnung in runde Summen beschränken die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa die Haftung auf den Höchstbetrag von RM. 40.— für das Kilogramm.

— DLHP Art. 19 § 2 Abs. 2 Satz 1 für Reisegepäck; DLHG Art. 20 § 2 Abs. 1 Satz 1 für Güter —

Ein erweiterter Umfang der Haftung des Luftfrachtführers setzt ein, wenn er sein Interesse an der Lieferung besonders deklariert und den etwa vereinbarten Zuschlag entrichtet hat, es sei denn, daß der Luftfrachtführer beweist, daß das deklarierte Interesse höher ist, als das tatsächliche Interesse des Absenders bei der Lieferung.

— Art. 22 Abs. 2 Satz 2 u. 3 W A —

Bestimmungen dieser Art wären dem Recht der Einzelstaaten nicht neu. So stellt z. B. das französische Recht in Art. 41 Abs. 2 vom 31. Mai 1924 den Satz auf (No. 24478 Loi relative à la navigations aérienne) „toutefois si la valeur de la marchandiese n'a pas été déclarée par l'expéditeur, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de mille francs par colis," während das polnische Recht in Artikel 65 Satz 2 Gesetz vom 14. März 1928 — Pol. Ges. No. 11, 5241 ff. — eine den genannten Bestimmungen des Warschauer Abkommens in der Übersetzung fast wörtlich entsprechende Regelung trifft.

— Die Bestimmungen der Beförderungsbedingungen in DLHP Art. 19 § 2 und DLHG Art. 20 § 2 stimmen mit dem W A überein. —

Die Frage, was unter dem Interesse des Absenders an der Lieferung zu verstehen ist, wird im W A nicht beantwortet. Man dürfte jedoch nicht fehl gehen, wenn man darunter den Sachwert zuzüglich des Verspätungsschadens begreift.

— so auch Döring ALR 1932, S. 10 —

Für Gegenstände, die der Reisende in seiner Obhut behält (Handgepäck usw.) setzt das W A einen Höchstbetrag von 5000 Franken gegenüber jedem Reisenden fest. Da das Gewicht dieser Sachen dem Luftfrachtführer nicht vollständig bekannt sein wird, wäre eine Bemessung nach Kilogramm nicht am Platze gewesen, übrigens auch im Hinblick auf die durchschnittliche Beschaffenheit der vom Reisenden bei sich behaltenen Gegenstände, wie Aktentasche, Brieftasche usw. kein geeigneter Rechnungsfaktor.

— Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa lauten folgerichtig auf den Betrag von 800 RM. — DLHP Art. 19 § 2 Abs. 3 —

Auf den ersten Blick muß es verwunderlich erscheinen, daß der Artikel 22 W A überhaupt von solchen Gegenständen handelt, da ihre Beförderung gar nicht den Bestimmungen dieses Abkommens unterliegt.

— sie sind ja kein „aufgegebenes" Reisegepäck im Sinne des Art. 18 —

Daß man trotzdem eine Haftpflichtgrenze festgestellt hat, ist deswegen geschehen, weil der Luftfrachtführer sehr wohl im Einzelfall einmal aus dem Beförderungsvertrag für Verlust und Beschädigung solcher Gegenstände haften könnte und er auch hierfür sein Risiko wissen sollte.

— Goedhuis, S. 210 —

Auch die Haftung für Verlust und Beschädigung von Reisegepäck und Gütern ist selbstverständlich gemäß Artikel 23 W A a b d i n g b a r. Sollte gemäß Artikel 25 beim Vorliegen von Vorsatz eine weitergehende Haftung nach dem Recht der Einzelstaaten Platz greifen können, so kann diese abgedungen werden. In welch umsichtiger Weise z. B. die Deutsche Lufthansa von dieser Möglichkeit Gebrauch macht, zeigt die in ihren Beförderungsbedingungen für diesen Fall enthaltene ausführliche Bestimmung.

— Art. 19 § 4 DLHG: —

„Soweit eine Haftung in diesen Beförderungsbedingungen nicht ausdrücklich übernommen ist, ist jede Haftung der Frachtführer, ihrer Angestellten oder derjenigen Personen und Unternehmen, deren sie sich zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bedienen, sowie der Agenturen ausgeschlossen. Der Absender verzichtet auf eine weitergehende Haftung ausdrücklich für sich oder alle Personen, die aus einem Schaden, der die Güter betrifft, Rechte herleiten können. Dies gilt in gleicher Weise für unmittelbare Schäden und für alle Ansprüche, gleichviel, aus welchem Rechtsgrunde sie hergeleitet werden, und ob der Schaden unmittelbar oder mittelbar im Zusammenhang mit der Beförderung, insbesondere auch auf dem Wege zum oder vom Flughafen entstanden ist. Jede Annahme von Gütern erfolgt nur mit dieser Maßgabe." Die auch hier einsetzende Ausschlußfrist von zwei Jahren (Art. 29 WA) ist von manchen als unbillig lang angegriffen worden (Wüstendörfer DJZ 1930, S. 943), da es dem Luftfrachtführer

nicht zugemutet werden könne, sich so lange im ungewissen darüber zu befinden, ob er vom Absender oder Empfänger in Anspruch genommen wird oder nicht. Für die Güterbeförderung bestimmen die Bedingungen der Deutschen Lufthansa in Übereinstimmung mit dem Warschauer Abkommen: (DLHG Art. 23 § 1 Abs. 1) „Klagen aus Anlaß des Artikel 20 in Verbindung mit Artikel 1 § 2 können nur binnen einer Ausschlußfrist von zwei Jahren erhoben werden. Die Frist beginnt mit dem Tage, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist, oder an dem es hätte ankommen sollen, oder an dem die Beförderung abgebrochen worden ist." — Für alle übrigen Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag bestimmen die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa eine Ausschlußfrist von 6 Monaten.

4. Das Verfahren.

Für die Beweislast des Luftfrachtführers bringt die Regelung der Güterbeförderung im W A einige Besonderheiten: So muß er z. B. für Artikel 18 Abs. 3 Satz 2 W A beweisen, daß der Schaden nicht während der Luftbeförderung entstanden ist. Der Prozeß würde sich also so abspielen, daß der Kläger das Bestehen des Vertrages und den Schaden zu beweisen hat, wogegen der Luftfrachtführer etwa beweisen könnte, daß die Gegenstände auf dem Land- oder Seetransport beschädigt worden sind.

Gemäß Art. 20 Abs. 2 Satz 3 W A trifft den Luftfrachtführer auch die Beweislast dafür, daß das vom Absender deklarierte Interesse über dessen tatsächliches Interesse an der Lieferung hinausgeht.

Für ein Verfahren wegen Beschädigung von Reisegepäck oder Gütern kommt es weiterhin darauf an, ob der Empfänger die Sachen vorbehaltlos angenommen hat oder nicht. Hat er es unterlassen, bei Empfangnahme einen Vorbehalt hinzuzufügen, so trifft ihn die Beweislast, wenn er einen schlechten Zustand der Güter oder eine von den Beförderungsbedingungen abweichende Lieferung behauptet. (Art. 26 Abs. 1 W A). Im Interesse des Luftfrachtführers stellt das W A überdies die Forderung, im Falle einer Beschädigung unverzüglich nach Entdeckung des Schadens, aber jedenfalls bei Reisegepäck binnen drei Tagen, bei Gütern spätestens binnen 7 Ta-

gen nach der Annahme dem Luftfrachtführer Anzeige zu erstatten. Diese Anzeigefrist beträgt im Falle einer Verspätung 14 Tage, nachdem die Sachen dem Empfänger zur Verfügung gestellt wurden (Art. 26 Abs. 2 W A); eine den Einzelstaaten nicht unbekannte Regelung.

— vgl. z. B. für Polen § 63 Abs. 1 Gesetz vom 14. 3. 1928 —

— Pol. Gesetze u. Verordnungen in deutscher Übersetzung Nr. 11, S. 241 ff. —

Die Form, in der die Beanstandung zu erfolgen hat, ergibt sich aus Artikel 26 Abs. 3. Sie muß auf den Beförderungsschein gesetzt oder in anderer Weise schriftlich erklärt werden. Zur Wahrung der vorgeschriebenen Frist genügt es, wenn die Erklärung innerhalb der Frist abgesandt wird.

Mit Recht bemängelt Goedhuis,

— Goedhuis, S. 231 ff. —

daß Artikel 26 W A zu eng gefaßt ist, wenn er nur vom Empfänger spricht und diesem die Anzeigefrist usw. auferlegt. Wenn der Empfänger die Annahme des Gutes zurückweist, ist der Absender der einzige, der Rechte aus der Beförderung gegenüber dem Luftfrachtführer geltend machen kann. Goedhuis stellt zutreffend fest, daß es nicht einzusehen ist, warum der Absender hierbei nicht an die Fristen des Artikel 26 gebunden sein sollte und rügt mit Recht, daß Absatz 2 des Artikels 26 nur von Beschädigung, nicht aber von teilweisem Verlust des Gutes spricht.

— anders: Denkschrift, S. 46, wonach Abs. 2 überhaupt nicht auf Verluste anwendbar sein soll. —

Die Aufstellung von Anzeigefristen in solchen Fällen ist übrigens dem Recht der Einzelstaaten nicht neu.

— vgl. Frankreich Code de commerce 105; LVG § 326; HGB § 465. —

Die Versäumung der Anzeigefrist hat gemäß Artikel 26 Abs. 3 W A zur Folge, daß jede Klage gegen den Luftfrachtführer ausgeschlossen ist, es sei denn, daß dieser arglistig gehandelt hat.

Bezüglich des Gerichtsstandes und des Verfahrens bietet Artikel 26 W A gegenüber dem, was oben für die Tötung und Verletzung von Reisenden festgestellt wurde, keine Besonderheiten.

III. Die Haftung des Luftfrachtführers für Verspätungsschaden.

1. Der zum Ersatz verpflichtende Tatbestand.

Gemäß Artikel 19 W A hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzten, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Gepäck oder Gütern entsteht. Das Abkommen läßt zunächst dahingestellt, was man unter Verspätung zu verstehen hat.

— Döring ALR 32, 9 —

Aus dem Recht der Einzelstaaten ist hierfür nichts zu entnehmen;

— In Polen wird z. B. für denjenigen Schaden gehaftet, der durch Überschreitung des Zustellungstermins entsteht. — Pol. Ges. u. Verordn. i. dtsch. Spr. v. 14. 3. 28. No. 11, Artikel 68. —

Es wird richtig sein, unter Verspätung in diesem Sinne jedenfalls das Überschreiten einer vereinbarten Frist zu verstehen. Hierauf wird gleich zurückzukommen sein.

Auch hier fehlt jede Bestimmung darüber, w e r wegen der Verspätung Schadensersatz zu verlangen berechtigt ist. Bei der Verletzung von Reisenden verweist Artikel 24 Abs. 1 Satz 2 W A auf das Recht der Einzelstaaten; für die Güterbeförderung fehlt es an einem solchen Zusatz. Der Grund hierfür ist nicht einzusehen. Es wäre daher besser, aus dem Artikel 24 Abs. 2 Satz 2 W A einen selbständigen Absatz 3 zu machen. Jedenfalls fällt aber unter den Kreis der Ersatzberechtigten auch der E m p f ä n g e r, wie sich aus Artikel 30 Abs. 3 W A ergibt. Es bedürfte daher der Klarstellung, ob auch ein mittelbar Geschädigter hier ersatzberechtigt ist.

Das W A schweigt a u c h darüber, w a s im Falle der Verspätung dem Ersatzberechtigten zu ersetzen ist. Wenn Goedhuis

— Goedhuis, S. 169. —

behauptet, daß hier nur solcher Schaden zu ersetzten wäre, der für den Luftfrachtführer voraussehbar war,

— dies im Anschluß an Code Civil Français 1150 —

worunter z. B. der infolge Versäumung entstehende Schaden nicht fiele, so ist diese Auslegung m. E zu eng; denn welcher Schaden dem verspätet am Ziel anlangenden Reisenden ent-

stehen kann, dürfte überhaupt im allgemeinen für den Luftfrachtunternehmer nicht vorauszusehen sein. Beim Schweigen des W A muß also das Recht der Einzelstaaten Anwendung finden. Ein kurzer Überblick wird zeigen, wie verschieden die Rechtslage nach diesen Einzelrechten ist.

Greift man nur einzelne Länder wie Holland, Deutschland, Frankreich, Österreich, Ungarn, Polen und Serbien wie auch England bezüglich der Vorschriften über den Schadensersatz bei Verspätungen heraus, so ergibt sich im einzelnen:

Holland: In den allgemeinen niederländischen Eisenbahnbeförderungsbedingungen im Artikel 5 § 3 „beim Verfehlen eines Anschlusses durch Verspätung des Zuges ist der Reisende berechtigt, mit dem nächsten Zug an den Ausgangspunkt seiner Reise unentgeltlich zurückzufahren und die Wiedererstattung des Fahrpreises zu verlangen. Im übrigen hat der Reisende keine weiteren Ansprüche gegen die Eisenbahn.

— vgl. Goedhuis, S. 169 —

In Deutschland wird in der Regel kein Ersatz geleistet. (§ 24 EVO), doch wird dem Reisenden in gewissen Fällen ein Schadensersatzanspruch gegen die Eisenbahn zustehen, so bei verfrühter Abfahrt.

— Anm. Eger zu § 26 EVO Anm. 93 —

Schadensersatzansprüche könnten ferner dann gegeben sein, wenn die Beförderung nicht nach Maßgabe der Fahrpläne und der durch die Reichsbahn herausgegebenen Kursbücher gemäß § 9 EVO erfolgt.

Frankreich läßt in seiner Gesetzgebung überhaupt Vorschriften über Haftung bei Verspätungsschäden fehlen. Trotzdem schließen die Eisenbahnunternehmen jegliche Haftung für Verspätungsschäden vertraglich aus.

In England schließt man sich vorstehenden Regelungen an.

Die übrigen oben angeführten Länder haften wie Deutschland grundsätzlich nicht für Verspätungsschäden.

Polen Artikel 63 Gesetz und Verordnungen in deutscher Sprache 1928 Nr. 11, S. 241 ff.: Zwar andere Fahrkarte, aber sonst keine Verspätungshaftung.

Man wird im einzelnen zu folgendem Ergebnis kommen müssen: D a ß Verspätungsschaden zu ersetzen ist, bestimmt das W A ausdrücklich, und daran ist also auch der Richter der Vertragsstaaten gebunden. W a s aber zu ersetzten ist, sollte nach allgemeinen Gesichtspunkten der Kausalität bestimmt

werden, so daß jeder adäquate Schaden ersetzt werden muß. Hierunter dürfte auch der infolge einer Konferenzversäumung entstandene Schaden sowie die Schädigung durch Versäumung einer Lieferfrist zu verstehen sein.

Als Ort und Zeit der Beförderung, während der die Verspätung eingetreten sein muß, dürfte nur die reine Luftbeförderung selbst in Betracht kommen, da irgendwelche diese Zeitspanne ausdehenden Zusätze — Ein- und Aussteigen, Ablieferung und Umladung — zwar in den Artikel 17 und 18, nicht aber in Artikel 19 W A enthalten sind.

— ebenso auch Goedhuis, S. 166 —

Der An- und Abtransport zum und vom Flugplatz fallen also nicht unter die Bestimmungen des W A. So haben auch die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa ihre Haftung für Verspätungsschäden ausdrücklich auf den Zeitpunkt der reinen Luftbeförderung beschränkt.

— DLHP Art. 18 § 4; DLHG Art. 19 § 3 —

Dieses Ergebnis birgt allerdings eine nicht zu vermeidende Unbilligkeit für den Ersatzberechtigten in sich: Wenn der Luftfrachtführer bestreitet, daß sich die Verspätung während der Luftbeförderung selbst ereignet habe, so dürfte es dem Kläger recht schwer fallen, das Gegenteil zu beweisen.

2. Die Schuldfrage und die Haftung.

Für den Ersatz des Verspätungsschadens gilt auch die Entlastungsmöglichkeit des Artikels 20 W A in vollem Umfange.

— d. h. für Personen Abs. 1, für Güter auch Absatz 2; ebenso Döring ALR 1935, S. 8 ff. —

Der Entlastungsbeweis des Artikel 20 wird im übrigen denkbar leicht sein, denn der Luftfrachtführer braucht nur irgendwelche „meteorologischen Umstände" oder sonstige, nicht zu verhindernde technischen Mängel darzutun, um seiner Haftung ledig zu sein. Es bleiben also lediglich die Fälle schuldhaften Säumens, Falschfliegens usw. als Haftungsgrund bestehen.

— so auch Riese JW 1929 3441; Döring ALR 32, 9c —

Für die Frage des mitwirkenden Verschuldens, des Umfangs der Haftung sowie die Unabdingbarkeit gilt hier nichts Besonderes. Vor allem muß betont werden, daß

Artikel 23 W A auch für Verspätungsschäden gilt. Allerdings dürfte es für den Luftfrachtführer leicht sein, sich der Haftung für Verspätungsschäden dadurch zu entziehen, daß er die Einhaltung bestimmter Fahrzeiten nicht oder nur unverbindlich zusichert. Die Zulässigkeit eines solchen Verfahrens wird allgemein bejaht, da man den Luftfrachtführer nicht zur Aufnahme bestimmt vorgeschriebener Flugzeiten in seine Flugpläne zwingen kann.

— Riese ALR 34, 48; Goedhuis, S. 168; Döring ALR 32, 10; Denkschrift, S. 40 —

Für die Beförderung von Gütern erklärt Artikel 8 p W A ausdrücklich, daß Beförderungsfristen nicht vereinbart zu werden brauchen. Die Beförderungsbedingungen der Deutschen Lufthansa enthalten folgenden Hinweis: D L H G Art. 20 § 1 Abs. 2 „Bei internationalen Beförderungen im Sinne des Artikels 1 § 2 haben die Frachtführer ferner im gleichen Rahmen den Schaden zu ersetzen, der innerhalb der in Artikel 19 § 3 festgelegten Zeitraumes durch Verspätung von Gütern entsteht. Die Flugpläne der Luftfahrtunternehmen enthalten mittlere Zeitangaben, für deren Einhaltung keine Gewähr übernommen werden kann."

So stellt denn auch die Denkschrift zutreffend fest, daß mangels verbindlicher Fahrpläne die Haftung des Luftfrachtführers für Verspätungsschäden praktisch kaum von Bedeutung ist.

— Denkschrift, S. 40 —

Die Dauer der Haftung für Verspätungsschäden dürfte gleich wie die für Güter zu lang sein, (ebenso Wüstendörfer ALR 31, 222).

3. Das Verfahren.

Zum Verfahren ist zu bemerken, daß der Reisende bezw. der Absender oder Empfänger zu beweisen hat: Die Tatsache der Verspätung, den Umstand, daß die Verspätung sich während der Luftbeförderung ereignete und schließlich, daß der Schaden in adäquater Kausalität aus der Verspätung entstanden ist. Die Beweislast für die Entlastung aus Artikel 20 W A und das Mitverschulden aus Artikel 21 W A trifft den beklagten Luftfrachtführer.

Im übrigen gelten hier bezüglich des Gerichtsstandes des Verfahrens keine Besonderheiten.

Schlußbetrachtung.

Bietet das Warschauer Abkommen eine befriedigende und endgültige Lösung des Haftungsproblems?

Die zeitliche Geltung des W A ist in Artikel 41 auf zwei Jahre nach dem Inkrafttreten festgesetzt worden. Die ungeheure Entwicklung des internationalen Luftfahrtwesens wird angesichts der noch vorhandenen Mängel und Lücken einer internationalen Rechtsangleichung über kurz oder lang zu einer Kündigung des Abkommens und dem Versuch einer Neureglung führen.

— Ähnlich war ja auch das LVG nur als vorläufiges Rahmengesetz gedacht, da man sich darüber klar war, daß die deutsche Luftfahrt erst im Entstehen begriffen war. —

Es wird also am Platze sein, neben den in den anderen Teilen der Arbeit gebrachten Hinweisen auf die noch vorhandenen Mängel ganz allgemein festzustellen, in welchen Punkten das Warschauer Abkommen einer Revision bedarf.

— vgl. die eingehenden Ausführungen von Döring ALR 35, S. 1 ff. —

Bezüglich der Haftung des Luftfrachtführers für Tötung und Verletzung von Reisenden ist vorgeschlagen worden, daß der Luftfrachtführer von seiner Haftung dann befreit sein soll, wenn er eine Versicherung über 150.000 Franken zu Gunsten des Fluggastes abgeschlossen hat. Hiergegen wendet sich Döring

— Döring a. a. O., S. 3 —

mit dem Bemerken, daß ein solches Verfahren nur eine Übergangsregelung darstellen könne. M. E. muß man jedoch eine solche Regelung noch aus anderen Gesichtspunkten ablehnen, nämlich deswegen, weil dann die Ersatzansprüche des Fahrgastes ihrem wirtschaftlichen Wert nach von der Güte und Zahlungsfähigkeit einer Versicherungsgesellschaft abhängig gemacht werden können, die er nicht kennt und auf deren Auswahl er keinen Einfluß hat. Aus diesem Grunde erscheint es sogar in höchstem Grade als gefährlich, wollte man die Haftung des Luftfrachtführers nach diesem Vorschlage regeln.

Insbesondere ist bezüglich der Frage, inwieweit über die Beschränkung des W A hinaus das Recht einzelner Vertragsstaaten Anwendung finden kann, die in Artikel 25 W A enthaltene Lücke zu schließen: Das Abkommen darf nicht mehr auf das Recht der Einzelstaaten verweisen und damit die An-

sprüche den unübersehbaren Verschiedenheiten dieser Rechte anheimgeben, sondern muß eine einheitliche internationale Regelung treffen.

— Ebenso Döring a. a. O., S. 4 —

Das wurde bereits oben (S. 22) ausgeführt.

Ferner ist zu fordern, daß der zu ersetzende Schaden genauer, als es bisher geschehen, umrissen wird. Insbesondere müßte eine Revision des W A die Schaffung einheitlicher Vorschriften darüber anstreben, ob der zu ersetzende Schaden auch entgangenen Gewinn und Schmerzensgeld umfaßt.

Bezüglich der Haftung des Luftfrachtführers für Verlust und Beschädigung von Gütern wird von Döring

— Döring a. a. O., S. 7 —

gefordert, daß man angesichts der zunehmenden Ladefähigkeit der Luftfahrzeuge und des damit verbundenen Anschwellens der Gesamthöchstsumme die einzelnen Höchstbeträge herabsetzen — oder aber Erfolgshaftung mit sehr geringer Höchstsumme, etwa 50 Frs für das Kilogramm, einführen solle. Dieser Vorschlag übersieht, daß mit der erhöhten Ladefähigkeit der Luftfahrzeuge auch deren Rentabilität gestiegen ist, so daß es unbillig wäre, den Luftfrachtführer neben den erhöhten Einnahmen zugleich auch auf der anderen Seite von einem Teil seiner Haftung zu befreien. Bei der geringen Unfallziffer, die die Statistiken der Deutschen Lufthansa für Verlust und Beschädigungen von Gütern und Gepäck angeben,

— vgl. die Tabelle im Anhang B.; siehe auch Tabelle von Goedhuis —

müßte erst näher dargestellt werden, inwiefern die Beibehaltung der jetzigen Haftungsgrenze eine untragbare Belastung dieses Luftfahrtunternehmens darstellt. Es kommt hinzu, daß bei weitem nicht alle von den Luftfahrtunternehmungen beförderten Güter einen solchen Wert haben, daß der Luftfrachtführer tatsächlich für jedes Kilogramm des Verlustes den Betrag von 250 Frs = 40 RM. zu zahlen hat, so daß seine Ersatzpflicht regelmäßig unter dem Höchstbetrag zurückbleiben dürfte.

Von vielen

— so u. a. Wüstendörfer DJZ 1930, S. 940 —

wird gefordert, daß man dem Ersatzberechtigten ein P f a n d r e c h t am Luftfahrtzeug wegen seiner Forderungen einräumen solle, wie das ähnlich im Seerecht der Fall sei. (§§ 755,

734 Nr. 9 GB). Eine solche Regelung erscheint jedoch nicht unbedenklich, da es nach heutiger deutscher Rechtsauffassung untragbar erscheint, Privatpersonen dingliche Rechte an Gegenständen einzuräumen, die, wie die Luftfahrzeuge, den Interessen der Allgemeinheit zu dienen bestimmt sind [25]).

Was die Ersatzpflicht des Luftfrachtführers für Verspätungsschäden betrifft, so erscheint es fraglich, ob eine solche Verpflichtung überhaupt in Zukunft beibehalten werden soll. Es muß in der Tat „als auffällig und unbillig bezeichnet werden, daß dem jüngsten und technisch noch unfertigen Beförderungsmittel des Weltverkehrs eine Verspätungshaftung von einer Strenge auferlegt wird, wie sie weder die ältere Seeschiffahrt kennt, noch der technisch hochentwickelte internationale Eisenbahnverkehr".

— Wüstendörfer ALR 1931, S. 222 —

Daß das internationale Eisenbahnrecht eine Haftung für Verspätungsschäden eines Reisenden nicht kennt, ergibt sich aus Artikel 16 des Berner Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

— Für die meisten Staaten, auch für Deutschland mit Wirkung vom 1. Oktober 1928
Neues Reichsgesetz vom 30. Mai 1925
Alte Fassung vom 4. Oktober 1890 —

Für Güter wird nur bis zum Betrage der Fracht gehaftet.

— Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr vom 23. Oktober 1924 —

Nach deutschem Recht:

— HGB, Staub bearbeitet von Pinner, Bondi, Gadow, Heinichen, 14. Aufl. § 376 bis 473, § 453 Anm. 7 —

Nach deutschem Recht wird bei der Eisenbahn z. B. wegen verspäteter Abfahrt oder Ankunft oder Ausfallens der Züge in der Regel kein Ersatz geleistet. (§ 24 EVO). Wohl aber kann verfrühte Abfahrt zu einem Entschädigungsanspruch führen.

— Eger zu § 26 EVO Anm. 93; Janzer Burger 50 —

Ebenso haftet die Bahn für Fehler in ihren nach § 9 EVO veröffentlichten amtlichen Fahrplänen. Falls die Beförderung nicht nach Maßgabe dieser Fahrpläne erfolgt, wozu die Bahn

[25]) Wie denn überhaupt bei der Bedeutung, die die Luftfahrt für den Verkehr gewonnen hat, in absehbarer Zeit noch einmal die Frage entschieden werden muß, ob man nicht ein Unternehmen wie die Deutsche Lufthansa auch auf gesetzlichem Wege in die öffentliche Hand überführt.

gemäß § 3 EVO mit den dort bezeichneten Ausnahmen verpflichtet ist, so ist die Bahn, soweit nicht § 24 EVO Platz greift, nach § 276 BGB schadensersatzpflichtig.

Gegen ein gänzliches Fallenlassen der Verspätungshaftung spricht allerdings der auch von der Denkschrift S. 40 hervorgehobene Umstand, daß es gerade die Schnelligkeit des Luftverkehrs ist, mit der Reisende und Absender rechnen, wenn sie dieses Transportmittel wählen.

Daß die Haftung des Luftfrachtführers wegen Verspätungsschaden unbillig lang ist, wurde bereits oben dargelegt.

Im Ergebnis kann zur Verspätungshaftung festgestellt werden, daß sie zwar beibehalten werden soll, aber in ihren Auswirkungen zu beschränken ist, und zwar sowohl bezüglich der Dauer der Ausschlußfrist für die Klageerhebung (Art. 29 W A) als auch bezüglich der Haftungssumme, wobei überdies die Frage, welcher Schaden überhaupt erstattungsfähig ist, einer Erklärung bedarf.

Angesichts der verschiedentlichen und teilweise sehr fühlbaren Lücken und Mängel des W A wäre es zu wünschen, wenn eine Änderung bald geschähe, da bei der großen Tragweite der Privatrechtsnormen die Möglichkeit besteht, daß durch unbillige Ergebnisse, die auf Grund des bisherigen Rechtszustandes erzielt werden, ersatzberechtigte Personen bezw. die Luftfrachtführer in großem Ausmaße benachteiligt werden. Insbesondere wäre es zu wünschen, daß in den Punkten, in denen bis heute eine internationale Rechtsangleichung wegen der Verschiedenheit des in den einzelnen Ländern vorhandenen Rechtszustandes nicht erzielt werden konnte, durch beharrliche Fortführung der internationalen Verhandlungen ebenfalls ein Übereinkommen erzielt wird. Wenn auch im Interesse der Entwicklung der Luftfahrt vor der Einführung mancher Klauseln gewarnt wird, die ja abträglich sein könnten, so kann doch auf der anderen Seite nicht genug darauf hingewiesen werden, daß nichts wünschenswerter und der Ausdehnung und Vervollkommnung des internationalen Luftverkehrs dienlicher sein könnte, als die Erreichung einer umfassenden und erschöpfenden internationalen Rechtsangleichung auch bezüglich derjenigen Fragen, die für das Problem der Haftung des Luftfrachtführers bis heute noch vergeblich ihrer überstaatlichen Regelung harren.

Anhang.

Obligatorische Fluggastunfallversicherung der JATA-Gesellschaften.

Antworten auf einen Fragebogen der JATA (1935).

	Todesfall	Invaliditätsfall	Tagegeld	Kurkosten
Air France (ffrs.)	125.000	125.000	125.—	—
Österreichische Luftverkehrs A.G. (S.)	54.000 (ca. ffrs. 150.000)	54.000	54.— (ca. ffrs. 150.—)	2.100 (ca. ffrs. 6.400)
Ceskoslovenská Letecká Spolecnost (KC)	198.000 (ca. ffrs. 125.000)	198.000	198.— (ca. ffrs. 125.—)	—
Ceskoslovenski Státni aerolinie (KC)	198.000	198.000	170.— (ca. ffrs. 106.—)	—
Det Danske luftfartselskab A/S (d. Kr.)	35.000 (ca. ffrs. 120.000)	35.000	17.50 (ca. ffrs. 60.—)	1.200 (ca. ffrs. 4.000)
Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft (RM)	25.000 (ca. ffrs. 150.000)	25.000	25.— (ca. ffrs. 150.—)	1.000 (ca. ffrs. 6.000)
Deutsche Lufthansa A.G. (RM)	25.000	25.000	25.—	1.000
„Swissair" Schweizerische Luftverkehr A.G. (sfr.)	25.000 (ca. ffrs. 125.000)	50.000 (ca. ffrs.) 250.000	25.— (ca. ffrs. 150.—)	—

Fluggäste unter 16 Jahren: Oest. Luft-Verk. A.G., Lufthansa, Dernluft. Kurkosten höher, aber übrige Sätze niedriger wie sonst.

Keine Versicherung:

1) Imperial Airways Ltd. London
2) Koninklijke Luchtvaart My voor Nederland en Kolonien, Den Haag
3) S. A. Belge d'Exploitation de la Navigation Aérienne, Bruxelles
4) Lineas Aéreas Postales Españolas, Madrid.

Gesellschaften 1—3) gaben Fluggästen Gelegenheit, sich auf Flughäfen usw. auf eigene Kosten zu versichern. Span. Ges. (4) sieht dies nicht vor.

Versicherungssummen wurden nur ausbezahlt, wenn Empfänger auf Erhebung einer Schadensersatzklage wegen des Unfalls schriftlich verzichten.

(Mitgeteilt durch Deutsche Lufthansa A.G.)

Goedhuis, S. 188.

Unfallstatistik des Büros Veritas bei Prochasson, Le Risque de l'air. S. 38 u. 39.

A. Von 706 Unfällen (d. Brüche) entstanden während der Jahre 1923 bis 1930:

214	Unfälle	durch	Motorschäden beim Abflug
15	„	„	Geschwindigkeitsverlust
1	„	„	Kunstflüge
13	„	„	Flügelschäden
268	„	„	Motorschäden
17	„	„	Feuer
59	„	„	Nebel
75	„	„	Atmosphärische Störungen
6	„	„	Navigationsfehler
18	„	„	Ungeklärte Vorfälle.

B. Auf 68 schwere Personenunfälle während der Jahre 1923—1930 entfielen:

11	Unfälle	auf	Motorschaden beim Abflug
8	„	„	Geschwindigkeitsverlust
1	„	„	Kunstflüge
3	„	„	Flügelbruch
15	„	„	Motorschaden
5	„	„	Feuer
15	„	„	Nebel
3	„	„	Atmosphärische Störungen
1	„	„	Navigationsfehler
2	„	„	Seenot
4	„	„	Ungeklärte Vorfälle.